TABLES DES MATIERES

CHAPITRE I : CONTEXTE INTERNATIONAL ET NATIONAL DE L'ACTIVITE DE CONTRÔLE TECHNIQUE

I.1. LE CONTEXTE OACI……....7
I.1.1. Cadre réglementaire
I.1.2. Programme OACI d'évaluation des autorités…….8

I.2. LE CONTEXTE AFRICAIN……..11

I.3. LE DISPOSITIF REGLEMENTAIRE NATIONAL…….11
I.3.1. Réglementation de l'activité de transport public
I.3.2. Règles d'utilisation des aéronefs de transport public
I.3.3. Organisation de la surveillance continue des exploitants et des aéronefs et des conditions de contrôle de l'exploitation technique

I.4. FORMATION ET ACCREDITATION DU PERSONNEL……13
I.4.1. Formation……13
I.4.2. Accréditation……..18
I.4.3. Tenue des dossiers personnels…….22

CHAPITRE II : ORGANISATION DU CONTROLE TECHNIQUE

II.1. PRESENTATION GENERALE DES SERVICES IMPLIQUES DANS LE CONTRÔLE TECHNIQUE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN PUBLIC……..24
II.1.1. Organigramme……...26
II.1.2. Missions des différents services……26
II.1.3. Coordination des services……27
II.1.4. Rapports d'activités……...27
Annexe 1- Répertoire des contacts utiles

II.2. ORGANISATION DE CHAQUE SERVICE……..28
II.2.1. Principes concernant l'organisation de la DGACM……28
II.2.2. Répartition des tâches au sein de chaque service…….28

Annexe 1 - Répartition des tâches -

II.3. BIBLIOTHEQUE DES SERVICES……29

CHAPITRE III : EXPLOITANT NATIONAL- CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN

III.1. DELIVRANCE DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN……...37
III.1.1. Information et évaluation préalable à la demande de CTA…….37
III.1.2. Demande initiale de CTA……..38
III.1.3. Instruction de la demande de CTA……..39
III.1.4. Délivrance du certificat de transporteur aérien……43
Annexe 1 - Modèle de CTA RC-OPS 1

III.2. MODIFICATION DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN……50
III.2.1. Demande d"inscription d"un nouveau type d"aéronef…….....50
III.2.2. Demande d"inscription d"un appareil d"un type déjà. exploité par le transporteur aérien……..52
III.2.3. Demande d"inscription d"un aéronef immatriculé à l"étranger……..53
III.2.4. Utilisation en aviation générale d"un aéronef en liste de flotte……54
III.2.5. Demande d"inscription et de retrait successifs d"un aéronef……...55
III.2.6. Certificat de transporteur aérien sans aéronef…….....56
III.2.7. demande d"un CTA conjoint entre plusieurs sociétés détenant une licence de transporteur aérien……56
Annexe 1 – Check-list de visite de conformité d"un avion……....58
Annexe 2 - Liste des réserves techniques pour l'inscription d'un avion de même type……...83
Annexe 3 – Complément aux réserves techniques pour l"inscription d"un appareil étranger…….....84
Annexe 4 – Réserves techniques pour l"inscription d"un aéronef d"un nouveau type ou classe…….....85

III.3. RENOUVELLEMENT DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN.87

III.4. SUSPENSION ET RETRAIT DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN…….87

CHAPITRE IV : EXPLOITANT NATIONAL- APPROBATIONS / ACCEPTATIONS

IV.1. GENERALITES……89
IV.1.1. Introduction……89
IV.1.2. Méthode de délivrance d'une approbation/acceptation…….91

IV.2.TABLEAUX……92

IV.2.1 Approbations / acceptations fondamentales……92
IV.2.2 Approbations / acceptations mentionnées dans les spécifications opérationnelles avions……..96
IV.2.3 Approbations / acceptations particulières avions……98
IV.2.4 Approbations / acceptations délivrées par d'autres organismes.104

IV.3. FICHES DE PROCEDURES……..106

IV.4. SUIVI DES APPROBATIONS / ACCEPTATIONS DELIVREES A UN EXPLOITANT…….....106
Annexe 1 - Modèle de fiche de suivi des approbations/acceptations délivrées à un exploitant - avions

IV.5. GUIDES SPECIFIQUES D'APPROBATIONS / ACCEPTATIONS……115
Guides d'approbations / acceptations fondamentales :
Annexe *1.1 Guide d'examen du manuel d'exploitation ……..115*
Annexe *1.1.1. Guide d'acceptation d'un manuel d'exploitation ……..115*
- Partie 0 : préface…….....116
Annexe *1.1.2. Guide d'acceptation d'un manuel d'exploitation -Partie A : généralités / fondements……....123*
Annexe *1.1.3. Guide d'acceptation d'un manuel d'exploitation - Partie B : utilisation de l'avion - éléments relatifs au type……..138*
Annexe *1.1.4. Guide d'acceptation d'un manuel d'exploitation - Partie C : consignes et informations sur les routes et aérodromes...148*
Annexe *1.1.5. Guide d'acceptation d'un manuel d'exploitation - Partie D : programmes de formation et de contrôle……...150*
Annexe 1.2. Guide d'approbation d'une LME……....158
Annexe 1.3. Guide de vérification de l'approbation/acceptation d'une LMER……...170
Annexe 1.4. Guide d'acceptation de l'organisation d'un exploitant…..173
Annexe 1.5. Guide d'approbation d'un système d'entretien……...176
Annexe 1.6. Guide d'agrément des personnels navigants techniques chargés de l'adaptation en ligne et/ou du contrôle en ligne et/ou hors ligne……181
Annexe 1.7. Guide d'approbation de la méthode de contrôle de l'exploitation……188
Annexe 1.8. Guide d'acceptation de la méthode de catégorisation des aérodromes……189
Guides d'approbations / acceptations mentionnées dans les spécifications opérationnelles :
Annexe 2.1. Guide relatif aux autorisations ETOPS……..190
Annexe 2.2. Guide d'autorisation de vol en espace MNPS / RVSM .208
Annexe 2.3. Guide relatif aux autorisations LVP…….....215
Annexe 2.4. Guide d'autorisation B-RNAV……...221
Guides d'approbations / acceptations particulières :
Annexe 3.1. Guide d'approbation de la configuration maximale en sièges passagers……....223

CHAPITRE V : EXPLOITANT NATIONAL- SURVEILLANCE CONTINUE

V.1. GENERALITES……225

V.2. MODES DE SURVEILLANCE……..227
V.2.1. Contrôles sur documents……227
V.2.2. Contrôles au sol de l'exploitation des aéronefs……227
V.2.3. Contrôles en vol de l'exploitation des aéronefs……228
V.2.4. Contrôles dans l'entreprise……...229
V.2.5. Inspections DGACM / CISV……..230

V.3. DOMAINES DE SURVEILLANCE…….234

Annexe 1 - Organisation et infrastructure……...236
Annexe 2 - Système qualité et programme de prévention des accidents et de sécurité des vols……....238
Annexe 3 - Préparation des vols et assistance en escale……...240
Annexe 4 - Exécution des vols……244
Annexe 5 - Matériel volant……....246
Annexe 6 – Entretien……247
Annexe 7 – Personnel……...248
Annexe 8 - Documentation et archivage……....251
Annexe 9 – Sûreté……253
Annexe 10 - Autorisations liées aux spécifications opérationnelles……254

V.4. ORGANISATION DE LA SURVEILLANCE ET ACTIONS CORRECTIVES
V.4.1. Organisation de la surveillance……256
V.4.2. Demande d'actions correctives / sanctions……257
V.4.3. Suivi des actions correctives……257
Annexe 1 - Modèle de fiche de suivi de la surveillance d'un exploitant

V.5. MESURES ET SANCTIONS PRISES À L'ENCONTRE D'UN EXPLOITANT……259
V.5.1. Mesures prises au niveau d'un appareil……259
V.5.2. Mesures prises au niveau d'un équipage……...259
V.5.3. Mesures prises au niveau de l'entreprise……....259
V.5.4. Sanctions……...260

V.6. CHECK-LISTS……265
Annexe 1 - Formulaire de contrôle technique d'exploitation des avions nationaux……..268
Annexe 2 - Guide détaillé pour le contrôle des avions nationaux…....269
Annexe 3 - Fiche de contrôle en vol type moyen-courrier (fiche 03.06.10)……....297
Annexe 4 - Fiche de contrôle en vol type long-courrier (fiche 03.06.11)……300

CHAPITRE VI : DEROGATIONS - CONSIGNES OPÉRATIONNELLES

VI.1. DÉROGATIONS……...312
VI.1.1. Généralités……312
VI.1.2. Procédure générale de dérogation……....312
Annexe 1 - Dérogations relatives à l'emport d'équipements (chap K et L de RC-*OPS 1)……..316*
Annexe 2 - Dérogations relatives à l'enregistrement de paramètres destinés à l'analyse des vols……....318
Annexe 3 - Dérogations relatives aux intervalles entre pesées……321
Annexe 4 - Dérogations relatives aux aéronefs immatriculés à l'étranger ……...324
Annexe 5 - Dérogations relatives aux personnels navigants Techniques……....326
Annexe 6 - Autorisations exceptionnelles relatives aux manuels d'entretien……....334
Annexe 7- Dérogations relatives aux PNC étrangers……..335

CHAPITRE VII : EXPLOITANT ETRANGER

VII.1. PROCEDURE DE CONTROLE DES AERONEFS ETRANGERS (PROGRAMME SAFA)……..340
VII.1.1. Généralités……...340
VII.1.2. Processus de contrôle SAFA……341
VII.1.3. Cas particulier de la rétention d'un aéronef……...346
Annexe 1 - SAFA Form 20……...349
Annexe 2 – Instruction pour remplir la Form 20……...352
Annexe 3 - SAFA detailed checklist……...352
Annexe 4 - SAFA finding categories……..353
Annexe 5 - Modèle d'attestation de contrôle……380
Annexe 6 - Eléments pour informer l'autorité d'immatriculation d'un aéronef d'un problème de navigabilité……....384

VII.2. APPROBATIONS / ACCEPTATIONS RELATIVES A UN EXPLOITANT ETRANGER…….....*389*

CHAMP D'APPLICATION DU MANUEL

Ce document s‟adresse à toutes les personnes et tous les organismes impliqués dans le processus du contrôle technique des entreprises de transport aérien public. Ce manuel est basé sur les textes réglementaires applicables.
Le manuel traite de l‟ensemble des processus, procédures et méthodes du contrôle technique des entreprises de transport aérien public ; il concerne donc:

- la conduite des processus d'instruction des demandes de CTA et de modification de celui-ci,
- la conduite du processus de surveillance des exploitants autorisés,
- les modalités des contrôles de l'exploitation technique au sol des aéronefs étrangers,
- l'ensemble des procédures d'approbation et d'acceptation,
- la procédure d'instruction des demandes de dérogation,

Enfin le manuel décrit la répartition des tâches et des responsabilités entre les services compétents pour assurer les missions énumérées ci-dessus ainsi que les actions de coordination entre les services compétents.

GLOSSAIRE

Les abréviations utilisées dans ce Manuel ont les acceptions suivantes:

- DGACM : Direction Générale de l'Aviation Civile et de la météorologie.
- DSS : Direction de la Sûreté et de la Sécurité
- SS Service de la Sécurité.
- DTRA : Direction du Transport Aérien et de la Réglementation Aéronautique.
- SAF : Service Administratif et Financier.
- GTA : Gendarmerie du Transport Aérien.
- CISV (OCV) : Cellule Inspection de Sécurité des Vols (Organisme du contrôle en vol).

Autres

- AAMAC : Autorités Africaines et Malgaches de l'Aviation Civile.
- ACAS (Airborne Collision Avoidance System) : système anti-abordage embarqué
- ADF (Automatic Direction Finding) : système radiocompas automatique
- AEL: Adaptation en ligne.
- AIC (Aeronautical Information Circular)
- ADI (Automatic Direction Indicator)
- AIP (Aeronautical Information Publication)
- AFM (Aircraft Flight Manual) : manuel de vol
- AOC (Air Operator Certificate) : Certificat de transport aérien (CTA)
- APRS : Approbation Pour Remise en Service
- APU (Auxiliary Power Unit)
- ASR : Air Safety Report
- ATA : Air Transport Association
- ATC (Air Trafic Control)
- ATP (Air Transport Pilot)
- ATPL (Airline Transport Pilot Licence)
- AWO (All Weather Operations) : Opérations tout-temps
- B-RNAV (Basic RNAV) : navigation de surface de base
- CA : (services de la) Circulation Aérienne
- CAC : Code de l'Aviation Civile ou équivalent.
- CAT : Catégorie
- CEAC : Conférence européenne de l'aviation civile
- CI : Certificat d'Immatriculation
- CDB : Commandant de Bord
- CDL (Configuration Deviation List) : liste de tolérances des éléments structuraux
- CDN : Certificat de Navigabilité
- CDNI : Certificat de Navigabilité Individuel
- CEL: Contrôle en libne.
- CLN : Certificat de Limitation de Nuisances
- CMASP : Configuration Maximale Approuvée en Sièges Passagers
- CMP ETOPS (Configuration, Maintenance and Procedure standards ETOPS)
- CN : Consigne de Navigabilité
- CPL (Commercial Pilot Licence)
- CRI (Class Rating Instructor) : Instructeur de qualification de classe
- CRM :
  - en matière d'entretien : Compte Rendu Matériel
  - en matière de formation (Crew ressource management) : gestion des ressources de l'équipage
- CSS : Certificat Sécurité Sauvetage

- CTA : Certificat de Transporteur Aérien ou équivalent.
- CTE : Contrôleur Technique d'Exploitation
- CVR (Cockpit Voice Recorder) : enregistreur de conversations
- DA (Decision Altitude)
- DH : hauteur de décision
- DME (Distance Mesuring Equipment) : dispositif de mesure de distance
- ECAM (Electronic Centralized Aircraft Monitor)
- EICAS (Engine Indicating and Crew Alerting System)
- ELT (Emergency locator transmitter) : émetteur de localisation d'urgence
- ETOPS (Extended range for twin engines operations) : autorisation d'éloignement accordée à un bimoteur dont la route comporte un point situé à plus de 60 minutes d'un aérodrome adéquat
- EVASAN : Evacuation sanitaire
- FAA (Federal Aviation Administration) : Aviation Civile des Etats Unis
- FCOM (Flight Crew Operating Manual)
- FH : Facteurs Humains
- FL (Flight Level) : niveau de vol
- FMA (Flight Mode Anonciator)
- Form 4: Document utilisé par les ateliers RAF 145 pour la qualification des Responsables
- Form 13; Document utilisé pour les audits effectués par l'Autorité.
- GPS (Global Positioning System)
- GPWS (Ground Proximity Warning System) : dispositif avertisseur de proximité du sol
- HEMS (Helicopter Emergency Medical Service) : Service Médical d'Urgence par Hélicoptère
- HSI (Horizontal Situation Indicator)
- IFR (Instrument Flight Rules) : règles de vol aux instruments
- ILS (Instrument Landing System) : système d'atterrissage aux instruments
- INAC : ingénieur navigant de l'aviation civile
- INF : enfant
- INOP : inopérant
- ISMN : Instructeur Stagiaire Mécanicien Navigant.
- K-bis : registre du commerce
- LME : liste minimale d'équipements
- LMER : liste minimale d'équipement de référence
- LOFT (Line Oriented Flight Training) : programme d'entraînement au vol orienté ligne
- LVP(Low Visibility Procedures) : procédures d'exploitation par faible visibilité
- LVO (Low Visibility Operations) : opérations par faible visibilité
- LVTO (Low Visibility Take Off)
- Manex : Manuel d'exploitation
- MCT : Manuel de l"Inspecteur.
- MDA (Minimum Descent Altitude)
- MDH (Minimum Descent Height)
- ME : Manuel d' Entretien.
- MEA : Minimum En route Altitude
- MEL (Minimum Equipment List) : liste minimale d'équipements (LME)
- MFO : Marge de Franchissement d'Obstacles
- MLS (Microwave Landing System) : Système d'atterrissage hyper-fréquence
- MLW (Maximum Landing Weight)
- MMCD (Masse Maximale Certifiée au Décollage)
- MME (Maintenance Management Exposition) : Manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant

- MMEL (Master Minimum Equipment List) : liste minimale d'équipement de référence (LMER)
- MMO (Mach Maximum Operating)
- MMSD (Masse Maximale Structurale au Décollage)
- MNPS (Minimum Navigation Performance Specifications) : spécifications minimales de performances de navigation
- MOCA : Minimum Obstruction Clearance Altitude
- MORA : Minimum Off Route Altitude
- MOE (Maintenance Organisation Exposition) : Manuel de l'organisme d'entretien
- MRB (Maintenance Review Board)
- MRW (Maximum Ramp Weight)
- MTO : météo
- MTOW (Maximum Take Off Weight ou Masse maximale certifiée au décollage)
- MVI : Manoeuvre à Vue Imposée
- MVL : Manoeuvre à Vue Libre
- MZFW (Maximum Zero Fuel Weight)
- NOTOC : Notification to Captain
- NOTAM : Notice to Airmen
- OACI : Organisation de l'aviation civile internationale
- OMN : Officier Mécanicien Navigant
- OPL : Officier Pilote de Ligne (co-pilote)
- OPS : RAF OPS
- OTOW (Operational Take Off Weight)
- PA : Pilote Automatique
- PAX : passagers
- PCB : Personnel Complémentaire de Bord
- PEQ : Equipage (personnel navigant technique)
- PF: Pilote en Fonction (Pilot Flying)
- PL : Pilote de Ligne
- PLN CA : Plan de vol Circulation Aérienne
- PLN Exploitation : Plan de vol Exploitation
- PN : Personnel Navigant
- PNF: Pilote Non en Fonction (Pilot Non Flying)
- PNC : Personnel Navigant Commercial
- PNT : Personnel Navigant Technique
- P-RNAV (Precision RNAV) : navigation de surface de précision
- PROB : (valeur de) probabilité (en codage des informations météorologiques)
- QAR ☹ Quick access recording)
- QRH (Quick Reference Handbook)

RAF : Règlement de l'Aviation Civile en Afrique et à Madagascar.

- RCA : Réglementation de la Circulation Aérienne
- RDG : Remise De Gaz
- RNAV (Area Navigation) : navigation de surface
- RTOW: Ramp Take Off Weight
- RNP (Required Navigation Performance)
- RVR (Runway Visual Range) : portée visuelle de piste
- RVSM (Reduced Vertical Separation Minima) : minimum de séparation verticale réduit
- RVSM Nat : RVSM Altlantique Nord
- RVSM Pac : RVSM Pacifique
- RVSM WATRS : RVSM Espace nord-américain
- SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) : programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers
- SAR (Search and Rescue) : services de recherche et de sauvetage

- SB (Service Bulletin)
- SFI (Synthetic Flight Instructor) : instructeur sur entraîneur synthétique de vol
- SMUA : Service Médical d'Urgence par Avion.
- SMUH : Service Médical d'Urgence par Hélicoptère
- SSLIA : Services de Sauvetage et de lutte contre les incendies d"æronef
- STC (Supplemental Type Certificate)
- TCAS : Traffic Collision Avoidance System
- TRE (Type Rating Examiner) : examinateur de qualification de type
- TRI (Type Rating Instructor) : instructeur de qualification de type
- TRTO : Organisme de Formation aux Qualifications de Type .
- TSO (Technical Standard Order)
- VA (Velocity design manœuvring)
- VFE (Velocity Flap Extended)
- VFR (Visual Flight Rules) : règles de vol à vue
- VLO (Velocity Landing gear Operating)
- VMCG (Velocity Minimum Control on or near the Ground)
- VMO (Velocity Maximum Operating)
- VNE (Velocity Never Exceeded
- VOR (VHF Omni Range) : radiophare omnidirectionnel très haute fréquence

Sommaire du chapitre I

CONTEXTE INTERNATIONAL ET NATIONAL DE L'ACTIVITE DE CONTROLE TECHNIQUE

I.1. LE CONTEXTE OACI
- I.1.1. Cadre réglementaire
- I.1.2. Programme OACI d'évaluation des autorités

I.2. LE CONTEXTE AFRICAIN

I.3. LE DISPOSITIF REGLEMENTAIRE NATIONAL
- I.3.1. Réglementation de l'activité de transport public
- I.3.2. Règles d'utilisation des aéronefs de transport public
- I.3.3. Organisation de la surveillance continue des exploitants et des aéronefs et des conditions de contrôle de l'exploitation technique

I.4. FORMATION ET ACCREDITATION DU PERSONNEL
- I.4.1. Formation
- I.4.2. Accréditation
- I.4.3. Tenue des dossiers personnels

I.1. LE CONTEXTE OACI

I.1.1. CADRE REGLEMENTAIRE

Le 7 décembre 1944 à Chicago a été signée la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, dite Convention de Chicago qui fixe les grands principes régissant les règles du transport aérien international dans le but d'assurer un développement sûr et ordonné de celui-ci.

Cette Convention se décompose en 4 parties:

- la première partie (Navigation aérienne) définit les droits et obligations des États Contractants vis à vis de la circulation aérienne internationale des aéronefs. Ces droits et obligations découlent de deux grands principes exprimés par la Convention:
  la souveraineté de chaque État sur son espace aérien (Chapitre I),
  et la nationalité des aéronefs (Chapitre II) ;

- la deuxième partie porte sur la création d'un organe permanent, dénommé OACI, chargé de veiller à l'application de la Convention et de la compléter par des annexes techniques destinées à harmoniser l'ensemble des règles techniques appliquées par les États Contractants au transport aérien international ;

- la troisième partie (Transport aérien international) et la quatrième partie (Dispositions finales) comportent des aspects pratiques et juridiques complémentaires tels que le financement des services de navigation aérienne ou le règlement des différends.

Il y a aujourd'hui 18 annexes que les États utilisent comme référence pour établir leur réglementation nationale. Ces annexes contiennent des normes auxquelles les États contractants doivent se conformer (sauf impossibilité) et des recommandations auxquelles les États doivent s"efforcer de se conformer.

Chaque Etat, signataire de la Convention de Chicago et membre de l"OACI, se doit donc d"assumer les obligations et d"exercer les droits que lui donne la Convention.

La souveraineté sur l'espace aérien

L'article 1 de la Convention indique que "*chaque État a la souveraineté complète ou exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire*".
L'État survolé a, ainsi, la responsabilité des règles de circulation dans son espace aérien, du contrôle du chargement et des documents de bord des aéronefs, des contrôles douaniers, de police et sanitaires, règles qui s"appliquent à tous les aéronefs des États contractants sans distinction de nationalité.

D"un point de vue droits de trafic, l"application stricte de la Convention aurait permis à chaque État d"imposer une autorisation préalable pour toute pénétration dans son espace aérien d"un aéronef immatriculé dans un État étranger, mais cette contrainte a été en partie levée par un Accord complémentaire sur le transit des services aériens internationaux (CAC tome 2), signé également le 7 décembre 1944 à Chicago et qui libéralise, entre les États signataires, le droit de survol (1ère liberté) et d"escale technique (2ème liberté). Toutefois, certains États ne sont pas toujours parties prenantes

à cet accord (ex URSS, Brésil), ce qui oblige à négocier bilatéralement les autorisations de survol et d'escale technique.

D'un point de vue technique, la Convention dans son article 33 prévoit la reconnaissance automatique des certificats et licences délivrés ou validés selon des conditions équivalentes ou supérieures aux normes établies par l'OACI. Ces certificats et licences font partie des documents de bord requis par l'article 29 de la Convention.

Enfin, quel que soit l'objet de l'escale sur son territoire, l'article 16 de la Convention donne aux Autorités d'un État « *le droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans causer de retard déraisonnable, les aéronefs des autres États contractants et d'examiner les certificats et autres documents prescrits par la Convention.* ». Cet article constitue la base juridique des contrôles au sol des aéronefs étrangers.

La nationalité des aéronefs

L'article 17 de la Convention de Chicago indique que "les aéronefs ont la nationalité de l'État dans lequel ils sont immatriculés" tandis que l'article 18 stipule qu'un aéronef ne peut être immatriculé que dans un seul État mais que son immatriculation peut être transférée d'un État à un autre.

La Convention laisse cependant à chaque État le soin de définir les conditions dans lesquelles un aéronef peut être immatriculé chez lui.

Le respect des normes de l'OACI

Les articles 31 et 32 de la Convention donnent à l'État d'immatriculation la responsabilité de la délivrance des Certificats de navigabilité individuels, conformément à l'annexe 8 « Certificats de navigabilité d'aéronefs » et des brevets et licences de l'équipage de conduite, conformément à l'annexe 1 « Licences du personnel ». Il a obligation de définir ses règlements en conformité avec les normes contenues dans ces annexes et d'effectuer le contrôle de leur application afin d'assurer un niveau de sécurité au moins équivalent à celui requis par l'OACI. Si les règles adoptées par l'État d'immatriculation sont inférieures aux normes de l'OACI, l'article 38 impose la notification de ces différences au Conseil, et l'article 39 impose l'annotation de ces différences sur les certificats et licences ainsi délivrées.

L'article 83 bis permet à un Etat qui se trouve dans l'impossibilité d'exercer convenablement les fonctions que lui impose la Convention de déléguer à l'Etat de l'exploitant, par accord mutuel, les fonctions que cet Etat peut exercer mieux que lui.

En ce qui concerne l'annexe 6, les responsabilités n'incombent plus à l'État d'immatriculation, sauf exception, mais à l'État de l'exploitant. L'article 38 reste applicable et les différences doivent donc être notifiées. En revanche, le certificat de transport aérien (ou permis d'exploitation aérienne pour l'OACI) n'étant pas un document exigé par la Convention n'est pas exigé à bord par l'article 29 et n'étant pas concerné par l'article 39 n'a pas besoin d'être annoté.

I.1.2. PROGRAMME OACI D'EVALUATION DES AUTORITES

I.1.2.1. Historique du programme

Il incombe à chaque Etat de se conformer aux normes de l'OACI ou de notifier des différences. Les normes prévoient que les Etats établissent et assurent la supervision de la sécurité de l'Aviation Civile. Le but du programme de l'OACI est de déterminer dans quelle mesure chaque Etat exerce une supervision suffisante de son aviation civile.

Depuis 1996, l'OACI a mis en place un programme d'évaluation des autorités nationales, afin de vérifier la façon dont celles-ci mettent en oeuvre les normes et pratiques recommandées de l'organisation, dans le domaine des annexes 1 (licences), 6 (exploitation) et 8 (navigabilité).

Ce programme était établi à l'origine sur la base du volontariat. Seuls les Etats qui en faisaient la demande étaient audités. Les résultats des audits étaient confidentiels et seul un rapport de synthèse, assez peu exploitable était disponible. Enfin, ce programme était financé par des contributions volontaires des Etats-membres.

85 Etats ont demandé une évaluation dans ce cadre, dont 62 ont subi cette évaluation. Il en ressort que bon nombre d'Etats font face à de sérieuses difficultés pour s'acquitter pleinement de leurs responsabilités.

Le programme a pris un nouveau tournant suite à une réunion des Directeurs Généraux de l'Aviation Civile, tenue du 12 au 15 novembre 1997 : cette réunion a été l'occasion d'un remarquable consensus puisque quasi unanimement les directeurs généraux ont souhaité que le programme de supervision devienne mondial, obligatoire, harmonisé et transparent.

Ceci s'est traduit par des propositions du Conseil à l'Assemblée établissant les conditions juridiques, administratives et financières pour permettre que tous les Etats de l'Organisation soient évalués dans un délai raisonnable (3 ans) puis réévalués périodiquement, et que les résultats de ces évaluations soient d'une part connus de l'ensemble des Etats membres, et d'autre part utilisés pour élaborer des plans d'action destinés à corriger les anomalies rencontrées.

I.1.2.2. Principes du processus des audits réalisés dans le domaine du contrôle technique jusqu'en 2 002.

- Visite d'audit

Les audits sont effectués selon un agenda préparé par l'OACI (l'Etat ayant la possibilité de demander un report justifié). Avant l'audit, l'Etat doit signer un protocole d'entente et remplir un questionnaire sur la manière dont il se conforme aux normes et pratiques recommandées de l'OACI. L'audit est généralement effectué par une équipe de trois personnes (un auditeur licences, un auditeur opérations, un auditeur navigabilité). Elle peut être étoffée pour les Etats ayant une forte activité aéronautique. L'audit se compose généralement de 4 jours de visites au sein de l'administration et d'un jour de visite à l'industrie. La durée de l'audit peut être étendue pour les pays les plus importants.

- Compte-rendu d'audit

Le dernier jour de l'audit (deux jours après la fin des visites), l'équipe de l'OACI fait un compte rendu détaillé sur les résultats de l'audit aux responsables gouvernementaux ainsi qu'aux dirigeants de l'Administration de l'aviation civile et à des

officiels de rang supérieur, selon le cas, compte rendu au cours duquel elle explique les étapes futures du processus. Avant son départ, l'équipe fournit aussi à l'Administration une liste de constatations et recommandations préliminaires, avec des indications générales sur l'établissement d'un plan d'action.

- Rapport intérimaire

L'OACI s'engage à remettre à l'Etat qui a fait l'objet de l'audit un rapport intérimaire confidentiel dans les vingt et un jours civils après le dernier jour de l'audit (si ce rapport n'a pas à être traduit dans une autre langue).

- Plan d'action de l'Etat

S'il y a des carences auxquelles il faut remédier, l'Etat qui fait l'objet de l'audit doit fournir, dans les vingt et un jours suivant la date à laquelle le rapport intérimaire lui a été remis, un plan d'action acceptable de l'avis du Secrétaire général de l'OACI. Ce plan d'action doit répondre aux constatations et recommandations de l'équipe d'audit et prévoir des mesures et des échéances précises pour corriger les carences signalées. Les Etats sont censés commencer à travailler à leur plan d'action immédiatement après l'audit, à partir du compte rendu et de la liste de constatations et recommandations qu'a faits l'équipe d'audit à la fin de sa mission.

- Bilan préliminaire

Dans les trente jours suivant la remise du plan d'action, des fonctionnaires du Bureau régional de l'OACI accrédité auprès de l'Etat intéressé font un bilan préliminaire pour déterminer si cet Etat a entrepris de le mettre à exécution. S'il n'a pas été soumis de plan d'action, le Bureau régional communique avec l'Etat afin de savoir pourquoi. Le Bureau régional rend ensuite compte des résultats obtenus au siège de l'OACI, résultats qui figurent dans les rapports final et sommaire.

- Rapport final

Après le bilan préliminaire dressé par les fonctionnaires du Bureau régional et l'analyse du plan d'action de l'Etat au siège de l'OACI, l'OACI établit un rapport final confidentiel qu'elle communique à l'Etat dans les vingt et un jours (si le rapport n'a pas à être traduit dans une autre langue officielle de l'OACI).

Ce rapport final reprend les éléments du rapport intérimaire, du plan d'action proposé par l'Etat et du bilan préliminaire effectué par le Bureau régional.

S'il n'est pas fourni de plan d'action acceptable, l'OACI l'indique dans le rapport final confidentiel, et la situation est notifiée au Conseil.

- Rapport sommaire

Parallèlement à la production du rapport final, l'OACI fournit à l'Etat un rapport sommaire non confidentiel résumant les constatations et recommandations générales de l'équipe d'audit, les mesures proposées par l'Etat pour corriger les carences signalées, le cas échéant, et l'avancement de l'exécution du plan d'action.

Comme l'a recommandé la conférence des Directeurs Généraux et l'a avalisé l'Assemblée, l'information donnée dans le rapport sommaire doit permettre aux Etats contractants de se former une opinion sur la situation de la supervision de la sécurité dans l'Etat étudié. Ce dernier dispose de vingt et un jours civils pour faire part de ses observations sur les rapports final et sommaire, après quoi le rapport sommaire est mis à la disposition des autres Etats contractants.

I.2. LE CONTEXTE AFRICAIN

La Communauté internationale s'est engagée dans un projet d'amélioration de la Sécurité du Transport aérien. Il s'agit respectivement de l'USOAP initié par l'OACI, du Safe Skies for Africa Intiative des USA et du programme SAFA par l'Union Européenne. Ces approches procèdent du constat que l'amélioration de la sécurité du transport aérien après avoir été longtemps basée sur la conception des aéronefs et les règles de leur utilisation, est davantage maintenant fondée sur la supervision effective des exploitants par les Etats quant à l'application des normes et pratiques recommandées (SARPS) de l'OACI.

Par ailleurs, la libéralisation du transport aérien préconisée au niveau continental par l'Union Africaine sous l'impulsion de la Banque Mondiale avec la déclaration de Yamoussoukro et par l'UEMOA et la CEMAC au niveau sous régional, ne peut réussir sans une bonne gestion de la sécurité du transport aérien.

C'est dans ce contexte que sont intervenus les Audits de l'OACI et les réflexions menées dans le cadre du colloque du 40^{éme} anniversaire de l'ASECNA.

I.3. LE DISPOSITIF REGLEMENTAIRE NATIONAL

Ce chapitre indique les dispositions générales légales et réglementaires concernant le contrôle technique du transport aérien et les principaux textes pris pour leur application. Les dispositions techniques que ces textes contiennent sont explicitées dans chacun des chapitres suivants du manuel traitant des différents domaines du contrôle technique :

- certificat de transporteur aérien (chapitre III),
- exploitants nationaux- surveillance continue (chapitre V),
- exploitant étranger (chapitre VII),
- accréditation du personnel (sous-chapitre VIII.2).

I.3.1. RÉGLEMENTATION DE L'ACTIVITÉ DE TRANSPORT AÉRIEN PUBLIC

Le transport aérien public est une activité réglementée dont l'exercice est subordonné à la détention d'une autorisation administrative.

Le transport aérien public etant defini comme consistant "à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, du fret ou du courrier, à titre onéreux" que "l'activité de transport aérien public est subordonnée à la détention d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transporteur aérien délivrés par l'autorité administrative dans des conditions fixées.
L'activité d'affrètement, qui consiste à mettre à disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage est soumise par ailleurs à ces mêmes exigences, lorsqu'elle est exercée à titre onéreux pour une opération de transport.

Les textes pris pour l'application de ces exigences sont les RAF 06 et RC OPS relatif aux conditions d'utilisation des hélicoptères exploités par une entreprise de transport aérien et aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien.

I.3.2. RÈGLES D'UTILISATION DES AÉRONEFS EN TRANSPORT PUBLIC

Les aéronefs utilisés en transport aérien public sont par ailleurs soumis à des règles d'utilisation, dont les règles générales sont fixées dans le code de l'aviation civile.

Il précise qu'un aéronef ne peut être utilisé pour la circulation aérienne que si cette utilisation est faite conformément aux règles édictées en vue d'assurer la sécurité.

I.3.3. ORGANISATION DE LA SURVEILLANCE CONTINUE DES EXPLOITANTS ET DES AÉRONEFS ET DES CONDITIONS DE CONTRÔLE DE L'EXPLOITATION TECHNIQUE

Les textes législatifs et réglementaires organisant la surveillance continue des exploitants, des aéronefs et les conditions du contrôle de l'exploitation technique.

A- La partie législative du code de l'aviation civile contient les dispositions suivantes:

1° La désignation des personnes habilitées à constater les infractions.

2° La possibilité de retenir les aéronefs nationaux et étrangers qui ne remplissent pas les conditions prévues pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction. Il fixe la compétence de " l'autorité publique" pour retenir les aéronefs.

3° La possibilité de retenir les aéronefs nationaux et étrangers qui ne respectent pas les règles en matière de production du document de navigabilité ou d'immatriculation.

4°La fixation du principe du contrôle des entreprises de transport aérien.

B- La partie réglementaire du code de l'aviation civile contient les dispositions suivantes :

1° Les entreprises détenant un certificat d'agrément doivent sur demande communiquer tous les documents et permettre l'accès à leurs installations ;

2° Les contrôleurs ont accès à bord pour l'exercice de leur fonction.

3° Les vérifications nécessaires au maintien en état de validité des certificats et laissez-passer ainsi que les contrôles prévus sont exercés notamment par des agents de l'état.

4° Tout aéronef qui atterrit ou décolle est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités administratives.

I.4. Formation et Accréditation du Personnel

I.4.1. FORMATION

I.4.1.1. FORMATION INITIALE

I.4.1.1.1. Introduction

Les personnels techniques de la DGACM acquierent des connaissances générales en aéronautique grâce aux formations statutaires prévues dans les écoles aéronautiques pour les différents corps des personnels de l'aviation civile. Ces formations sont relativement généralistes et dépassent largement le cadre spécifique du contrôle technique des exploitants. Elles devraient être complétées pour les cadres par un stage d'insertion (6 semaines) au moment de l'affectation des personnels dans un service de la DGACM.
Ces formations sont éventuellement complétées par le suivi de stages dans les domaines de l'exploitation aéronautique, de la navigabilité des aéronefs, et du contrôle d'exploitation. La majorité de ces stages couvre des domaines liés au contrôle technique des exploitants. Des stages spécifiques à certaines fonctions du contrôle technique devraient été élaborés pour faciliter la prise de fonction des acteurs du contrôle technique (voir paragraphes I.4.1.1.2 à I.4.1.5 ci-dessous).

I.4.1.1.2. Formation initiale des inspecteurs

Les inspecteurs suivent les modules de la formation initiale leur permettant d'acquérir les connaissances de base. Après avoir acquis une expérience par une formation pratique en double sur le terrain, ils suivent une formation complémentaire

- Programme de la formation initiale :

A titre d'exemple, ce programme peut englober les modules suivants :

- Réglementation du transport aérien et organisation du contrôle technique (3 jours)

L'OACI, le cadre africain, la loi et le règlement, réglementation relative aux licences, organisation du contrôle technique.

- Les RAF 06 et RC-OPS 1 & 3 (5 jours)

Généralités, organisation et infrastructure, système qualité, le manuel d'exploitation, les équipements, les équipages, l'entretien, spécificités hélicoptères

- Traitement du vol (3 jours)

Programmation des équipages, préparation des vols, documents de vol, météorologie, utilisation du CRM, clôture du vol, exploitation des documents afférents au vol

- Agrément et surveillance des exploitants (2 jours)

Certificat de Transporteur Aérien; Procédures d'approbation, acceptation...; Surveillance continue d'un exploitant

- Navigabilité et Entretien des aéronefs (5 jours)

RC 145 ; RC CDN. Procédures. Surveillance d'un atelier.

- Programme de la formation complémentaire :

A titre d'exemple, ce programme peut englober les modules suivants :

- Traitement de l'avion (3 jours)

Consignes relatives à l'assistance au sol, fret, marchandises dangereuses

- Les principes de la qualité et de l'assurance qualité (1 jour)

Ce module peut cependant ne pas être suivi si l'inspecteur a déjà acquis les connaissances appropriées à sa fonction dans ce domaine.

- Méthodologie de l'audit d'un exploitant (2 jours)

I.4.1.1.3. Formation initiale des contrôleurs techniques d'exploitation

Les contrôleurs techniques d'exploitation suivent les modules de la formation initiale leur permettant d'acquérir les connaissances de base. Après avoir acquis une expérience par une formation pratique en double sur le terrain, les contrôleurs techniques d'exploitation suivent une formation complémentaire dont les modules doivent être effectués au plus tard 5 mois après le début de la formation.

- Programme de la formation initiale:

- Réglementation du transport aérien et organisation du contrôle technique (3 jours)

L'OACI , le cadreafricain, la loi et le règlement, réglementation relative aux licences, organisation du contrôle technique

- Les RAF OPS1 et OPS 3 (5 jours)

Généralités, organisation et infrastructure, système qualité, le manuel d'exploitation, les équipements, les équipages, l'entretien

- Opérations aériennes avion (5 jours)

Préparation du vol, plan de vol d'exploitation, devis de masse et centrage, masses forfaitaires et applications, réglementation carburant, performances avions

- Le contrôle technique d'exploitation (2,5 jours + ½ jour d'évaluation des connaissances)

Les fondements juridiques du contrôle technique d'exploitation - Le programme CSAE - Les normes OACI : annexe 6 - Méthodologie des contrôles - Aspects relationnels

- Stage d'immersion anglais technique (5 jours)

- Programme de la formation complémentaire:

- Traitement de l'avion (3 jours)

Consignes relatives à l'assistance au sol, fret, marchandises dangereuses

- Connaissance avion et entretien (5 jours)

Organisation de l'entretien, circuits avions, moteurs, accessoires moteur, cockpit nouvelle génération, EFIS et ECAM

I.4.1.1.4. Formation initiale des contrôleurs en vol et des inspecteurs en vol

Les contrôleurs en vol sont des personnels navigants techniques qualifiés et chargés du contrôle en vol des équipages et des procédures tandis que les inspecteurs en vol peuvent être des personnels navigants ou des ingénieurs chargés de l'inspection en vol des procédures.

Les personnels navigants techniques de l'CISV sont sélectionnés en fonction de l'expérience qu'ils ont acquise dans leur compagnie d'origine, de leurs qualifications avions ou hélioptères, et de leur expérience d'instruction et/ou d'encadrement.

En complément de cette expérience et de ces qualifications, afin d'acquérir des connaissances spécifiques à l'activité de contrôle technique des exploitants, tout nouveau contrôleur en vol et tout nouvel inspecteur en vol suit les modules de formation initiale suivants :

Programme de la formation initiale :

- Réglementation du transport aérien et organisation du contrôle technique (3 jours)

L'OACI , le cadre africain, la loi et le règlement, réglementation relative aux licences, organisation du contrôle technique

- Agrément et surveillance des exploitants (2 jours)

Certificat de Transporteur Aérien; Procédures d'approbation, acceptation...; Surveillance continue d'un exploitant

- Les RAF OPS1 et OPS 3 (5 jours)

Généralités, organisation et infrastructure, système qualité, le manuel d'exploitation, les équipements, les équipages, l'entretien, spécificités hélicoptères.

Note : Ce module peut cependant ne pas être suivi si le pilote contrôleur ou l'inspecteur en vol a déjà acquis les connaissances appropriées à sa fonction dans ce domaine.

De plus, il peut suivre par la suite,à titre de formation complémentaire , les modules suivants :

- Les principes de la qualité et de l'assurance qualité (1 jour)

- Méthodologie de l'audit d'un exploitant (2 jours)

I.4.1.2. FORMATION CONTINUE

Concernant la formation continue, des stages de spécialisation dans des domaines techniques particuliers peuvent être organisés ou sont disponibles dans des organismes extérieurs (OACI, Compagnies, Constructeurs, Organismes d'entretien,

JAAs...). Ils peuvent éventuellement être complétés par des vols d'observation en compagnie.

Il est demandé, dans la mesure du possible, à tout stagiaire, d"envoyer une évaluation du stage suivi afin d"envisager d"éventuelles modifications des programmes ou des stages proposés.

Le suivi des stages de spécialisation est fonction des responsabilités confiées aux agents et des formations qu'ils ont suivies préalablement.

On peut citer notamment :

Formation pour les contrôleurs techniques d'exploitation - programme SAFA (équivalent au programme CSAE africain)
durée : 3 jours
stage JAA à Bruxelles.

Pneumatiques
durée : 2 jours
stage réalisé par Michelin à Clermont-Ferrand et Bourges

Familiarisation avion
durée : 3 à 5 jours
stage Airbus

Traitement du fret, arrimage, palettisation
durée : 2 jours
stage Air France Cargo à CDG

Les principes de la qualité et de l'assurance qualité
durée : 1 jour

Méthodologie de l'audit d'un exploitant
durée : 2 jours

Economie d'une compagnie aérienne
durée : 10 jours
stage ENAC (MA02)
voir catalogue de formation ENAC

Utilisation des aéronefs
durée : 10 jours
stage ENAC (EA04)
voir catalogue de formation ENAC

RVSM, MNPS
durée : 2 jours
stage Air France

JAR-OPS-sous partie M
durée : 1 jour

stage EAFAS à Hoofdorp ou à Toulouse
voir site internet www.eafas.com

JAR-145
durée : 1,5 jour
stage EAFAS à Hoofdorp ou à Toulouse

Évolutions réglementaires et évolution des méthodes de travail du contrôle technique
Des stages peuvent être mis en place lorsque des évolutions réglementaires ou des évolutions des méthodes de travail nécessitent un formation spécifique des personnels du contrôle technique (exemple : perfectionnement performances, MEL,…)

Mise à niveau et maintien des compétences en pilotage
- vols d'instruction, vols en privé
- pour les pilotes contrôleurs de CISV :
  - formation en compagnie : nouvelles qualifications, stage d'entraînement, contrôle périodiques, stages divers pour présenter la mise en œuvre de nouveaux systèmes
  - stages de formation effectués au titre de CISV afin de compléter le panel de qualifications disponibles dans le service.

Stages d'anglais
séances hebdomadaires et/ou stages d'immersion à intervalles réguliers

Stages management et communication, modules d'administration générale...

I.4.2. ACCREDITATION

I.4.2.1. DEONTOLOGIE

Le DOC 8335-AN 879 de l'OACI insiste (§ 9.4.) sur les qualités que doit présenter un inspecteur en dehors de ses compétences techniques :

- intégrité
- impartialité
- bonnes relations humaines

Il est toujours utile que l'inspecteur rappelle à l'exploitant que l'objectif des contrôles n'est pas uniquement répressif et que l'intérêt commun est de placer le niveau de sécurité aussi haut que possible. Afin de respecter cet état d'esprit, les actions de surveillance doivent être réalisées selon certains principes qui sont rappelés au chapitre V de ce Manuel.

La déontologie impose que les inspecteurs soient tenus au secret professionnel dans le cadre des règles instituées dans le code pénal.

En conséquence, il est demandé aux inspecteurs de rester très discrets dans les domaines ne relevant pas strictement du domaine opérationnel ; par exemple, les informations que l'inspecteur pourrait apprendre relatives aux intentions ou programmes de l'exploitant ne seront pas divulguées ; également, toute la documentation, manuels en particulier, doit être considérée comme confidentielle.

En revanche, tout inspecteur qui, dans l'exercice de ses fonctions, acquiert la connaissance d'un crime ou d'un délit est tenu d'en donner avis sans délai au procureur de la République et de transmettre à ce magistrat tous les renseignements, procès-verbaux et actes qui y sont relatifs.

I.4.2.2. HABILITATION DES INSPECTEURS, CONTRÖLEURS EN VOL ET CONTROLEURS TECHNIQUES D'EXPLOITATION

Les ingénieurs, personnels navigants et les techniciens de l'Aviation Civile peuvent être habilités par le ministre chargé de l'aviation civile à procéder au contrôle technique que l'Etat exerce pour l'application des dispositions fixées par les conventions internationales, les lois et règlements en vigueur concernant le personnel navigant, le matériel volant et l'exploitation technique de ce matériel.

L'habilitation des personnels mentionnés ci-dessus est décidée par le Directeur de l'Aviation Civile en fonction des compétences acquises. Elle est concrétisée par la délivrance d'une carte d'habilitation.

L'habilitation des personnels pour exercer leurs fonctions est conditionnée par :

- le suivi de l'ensemble de la formation mentionnée dans le sous-chapitre VII.1
- la réalisation en double de contrôles au sol de l'exploitation des aéronefs

I.4.2.3. COMMISSIONNEMENT ET ASSERMENTATION

Le commissionnement et l'assermentation sont nécessaires pour relever des infractions que l'on souhaite voir instruire au pénal par un tribunal de grande instance. Ils ne sont pas nécessaires pour tous les agents.

Le Code de l'Aviation Civile indique que sont chargés des infractions aux dispositions réglementaires de l'Aviation Civile les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile, les personnels navigants effectuant des contrôles en vol pour le compte de l'administration **commissionnés** à cet effet et **assermentés.**

Ce commissionnement est délivré par le ministre chargé de l'aviation civile. Il mentionne l'objet du commissionnement et éventuellement la circonscription géographique dans laquelle l'agent commissionné a vocation, en raison de son affectation, à constater les infractions

Les agents ainsi commissionnés prêtent serment devant le tribunal de grande instance de leur résidence administrative

Le domaine de ce commissionnement couvre notamment la navigabilité des aéronefs, les licences des personnels, les règles d'utilisation des aéronefs et les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage.

I.4.2.4. Badges

Pour exercer leurs fonctions,il est souhaitable que les inspecteurs disposent d'un badge d'accès en zone réservée des aérodromes, valable le plus souvent sur l'ensemble du territoire national .

Modèle de badge d'accès en zone réservée des aérodromes

I.4.2.5. CARTES DE SERVICE

Selon le RAF 06 et/ou RC-OPS, l'exploitant doit permettre à l'Autorité d'avoir accès à son organisation et à ses aéronefs. Il est en droit de s'assurer de la qualité de l'inspecteur en demandant à celui-ci de présenter sa carte de service ou document équivalent.

Les agents de la DGACM exerçant dans le contrôle technique peuvent disposent de 2 types de cartes :

- une carte d'habilitation, comportant son identité, son grade, sa fonction, son affectation, ainsi qu'une date de validité, et au verso une habilitation à exercer des fonctions techniques à bord des aéronefs, en vol et/ou au sol selon le cas.

- une carte de service de commissionnement, comportant son identité, son grade, son affectation, ainsi qu'une date de validité, et au verso, la référence du commissionnement assortie de la zone de compétence.

Modèle de carte d'habilitation

Ministère des Transports Direction de l'Aviation Civile **CARTE D'HABILITATION** Nom Prénom Grade Fonction Affectation Signature		Le titulaire de cette carte (dont l'identité est décrite au recto) est habilité par la Direction de l'Aviation Civile à exercer des fonctions techniques à bord des aéronefs en vol au sol au cours de l'année de validité indiquée au recto (sauf cessation d'activité) the holder of this ID card (whose identity is described on the front page) empowered by the Direction de l'Aviation Civile to fulfil flight operations inspector duties ramp inspector duties This authorisation is valid for the period stated above while is employed by the DGACM Le Chef du Service

Modèle de carte de service mentionnant le commissionnement

Ministère des Transports Direction de l"Aviation Civile **CARTE DE SERVICE** Nom Prénom Grade Fonction Affectation Signature		Le titulaire est habilité à constater par procès verbal les infractions au code de l'Aviation Civile tendant a renforcer la sécurité des aérodromes et du transport aérien commissionnement n° autorise sur le territoire domaine de compétences Le Chef du Service des Ressources Humaines

I.4.3. TENUE DES DOSSIERS PERSONNELS

La DGACM constitue pour chaque agent un dossier dans lequel figurent :

- l'enregistrement de toutes les formations relevant du contrôle technique effectuées par l'inspecteur

- un descriptif de l'expérience passée de chaque inspecteur justifiant des compétences requises pour sa nomination. Les CV des personnels ayant un statut particulier (pilotes, contractuels, ...) doivent être joints à leur dossier personnel

- les accréditations (habilitation – commissionnement - assermentations)

- une fiche de poste

Ce dossier peut être consulté par l'intéressé, par les responsables concernés de la DGACM et par tout auditeur externe dûment mandaté.

Sommaire du chapitre II

ORGANISATION DU CONTROLE TECHNIQUE

II.1. PRESENTATION GENERALE DES SERVICES IMPLIQUES DANS LE CONTRÔLE TECHNIQUE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN PUBLIC

II.1.1. Organisation.
II.1.2. Missions des différents services
II.1.3. Coordination des services
II.1.4. Rapports d'activités

- Annexe 1. Répertoire des contacts utiles

II.2. ORGANISATION DE CHAQUE SERVICE

II.2.1. Principes concernant l'organisation de la DGACM
II.2.2. Répartition des tâches au sein de chaque service

- Annexe 1. Répartition des tâches

II.3. BIBLIOTHEQUE DES SERVICES

II.1. PRESENTATION GENERALE DES SERVICES CONTRIBUANT AU CONTROLE TECHNIQUE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN PUBLIC

II.1.1. ORGANISATION

Les Etats qui le souhaitent pourront prendre en compte les résultats du groupe de travail Réglementation des AAMAC pour définir l' organisation de leurs services en charge du contrôle technique. Cette organisation devrait comprendre au moins les fonctions suivantes:

- Surveillance technique des aéronefs et des exploitants dans les domaines des Opérations, des Licences et de la Navigabilité.
- Contrôle en Vol des personnels navigants.
- Forces de Sécurité.
- Fonction Sûreté.

II.1.2. MISSIONS DES DIFFERENTS SERVICES

II.1.2.1. Direction de l'Aviation Civile

Dans le domaine des Opérations, les missions qui doivent être assurées au sein de la DGACM sont les suivantes :

- s'assurer de la qualité, de la cohérence et de l'efficacité du système de contrôle technique des entreprises de transport aérien

- coordonner et harmoniser l'action des différents services en pilotant notamment l'élaboration et la mise à jour du Manuel de l"Inspecteur des entreprises de transport aérien public

- superviser les actions de contrôles réalisées par la DGACM

- réaliser conjointement avec le CISV les audits des exploitants, à la demande du Directeur de l'Aviation Civile.

- contrôler les activités des services compétents dans le domaine de l"entretien

- participer à l'élaboration et à la révision de la réglementation au niveau national et international

- donner l'interprétation de cette réglementation, lorsque nécessaire

- traiter les demandes de dérogation et les demandes d"autorisation

Dans le domaine des Licences, les missions qui doivent être assurées au sein de la DGACM sont les suivantes :

- établir la liste nationale des examinateurs de qualification de type dont certains peuvent être chargés des contrôles des compétences des personnels navigants techniques,

- standardiser le niveau et les méthodes des pilotes intervenant dans le contrôle technique d'exploitation

- apporter une expertise spécifique dans les dossiers d'approbation et dans le suivi continu de l'exploitation (étude de dossiers, réunions avec le transporteur, contrôles programmés sur le site, y compris contrôles en vol)

- participer à la réalisation d'audits DGACM/CISV en apportant l'expertise dans le domaine du personnel navigant technique

Dans le domaine de la Réglementation, les missions qui doivent être assurées au sein de la DGACM sont les suivantes :

- gérer l'élaboration des textes réglementaires du contrôle technique jusqu'à leur publication,

- assurer la cohérence et la conformité des règles techniques et administratives du contrôle technique au cadre réglementaire et législatif applicable,

- assurer la conformité de ces textes aux Conventions internationales et aux textes adoptés par les AAMAC ou par tout organisme de coopération.

- le cas échéant, fournir son expertise juridique dans leur application.

Dans le domaine du Contrôle Technique, les missions qui doivent être assurées au sein de la DGACM sont les suivantes :

- assurer la surveillance technique des entreprises de transport aérien dont l'établissement principal d'exploitation est de son ressort territorial .

- vérifier les aptitudes techniques des sociétés
  - qui postulent à l'obtention d'un certificat de transporteur aérien ou
  - qui, déjà détentrices d'un certificat de transporteur aérien demandent des modifications de cette autorisation (exploitation de nouveaux aéronefs, extension de la zone d'activité...)

- traiter les demandes d'approbations ou acceptations faites par les entreprises de transport aérien public

- contrôler l'application effective de la réglementation par les exploitants déjà autorisés

- réaliser des contrôles d'exploitation au sol des aéronefs (nationaux et étrangers)

- procéder aux études opérationnelles des sites, déterminer les conditions d'utilisation des aérodromes à caractéristiques particulières et exercer un contrôle de leur respect,

- participer avec l'CISV, aux audits d'exploitants réalisés à la demande du directeur et assurer le suivi de ces audits.

II.1.2.2. Organisme du Contrôle en Vol (CISV)

Les champs de compétences de l'CISV sont les suivants :

- intervenir en tant que conseiller du DGACM sur les problèmes concernant la conduite des aéronefs

- participer au contrôle en vol des aéronefs et de leurs équipages

- réaliser conjointement avec la DGACM des audits complets d'exploitants, à la demande du directeur

- participer à l'élaboration de la doctrine de conduite des aéronefs

A travers les constats effectués sur le terrain, le CISV intervient auprès de la DGACM pour recommander des évolutions de doctrine et de gestion.

II.1.2.3. Surveillance de la Navigabilité/ Entretien.

Conformément aux termes de la Convention passée avec l'Etat, le Bureau Véritas (dénommé ci-après services compétents) est chargé, dans le domaine du contrôle technique des entreprises de transport aérien, de l'exécution des tâches de surveillance de l'entretien des aéronefs. Il peut être consulté par la Direction de l'Aviation Civile sur la mise au point de la réglementation concernant ces activités ainsi que pour les relations internationales, et mandaté en vue de l'exercice de certaines missions et prestations.

II.1.2.4 . La mission sûreté défense

La mission sûreté défense est chargée de :

Ce paragraphe est à rédiger de façon spécifique par chaque DGACM pour tenir compte des particularités nationales.

II.1.2.5. Autres services

D'autres organismes peuvent participer au Contrôle Technique des entreprises de transport aérien; citons les Forces de Sécurité, le Ministère chargé du Travail et de l'Emploi et le Ministère chargé de la Santé.

II.1.3. COORDINATION DES SERVICES

La multiplicité des services intervenant dans le processus du contrôle technique des entreprises de transport aérien public impose une coordination attentive entre ces services. Dans ce but :

II.1.4. RAPPORTS D'ACTIVITE

Chaque année, la DGACM publie un rapport d"activités pour l"année écoulée qui comprend :

- au niveau qualitatif, un résumé des actions significatives menées auprès des exploitants

- au niveau quantitatif, au moins les informations suivantes :

  Nombre d'entreprises de transport aérien
  Ce nombre inclut :
  > Les sociétés détentrices d'une licence de transporteur aérien et d'un certificat de transporteur aérien en cours de validité.
  > Les sociétés en cours de création, et qui ont déposé un dossier à la DGACM

  Nombre de délivrances et de retraits de certificats de transporteur aérien

  Nombre de compagnies de taxi aérien

  Nombre d'aéronefs
  Nombre total des aéronefs en transport public par les entreprises.

  Nombre de types d'aéronef
  Somme du nombre de types d'aéronefs par compagnie.

  Tonnage total
  Somme des masses maximales au décollage de l'ensemble des aéronefs exploités en transport public

  Nombre de sièges offerts
  Nombre de sièges offerts réellement par les compagnies, après aménagement des cabines

  Nombre de contrôles d'exploitation au sol
  Nombre de contrôles réalisés par les CTE sur le terrain à la fois sur les aéronefs nationaux et sur les aéronefs étrangers

  Nombre d'enquêtes techniques auprès des compagnies aériennes
  Ce nombre comprend les enquêtes et audits préalables à l'obtention d'une autorisation ou d'un renouvellement , ainsi que ceux effectués dans le cadre de la surveillance continue des exploitants

  Nombre d'aérodromes à caractéristiques particulières
  Ce sont les aérodromes dont l'accès est subordonné à une demande spécifique

II.2. ORGANISATION DE CHAQUE SERVICE

II.2.1. PRINCIPES CONCERNANT L'ORGANISATION D'UNE DGACM

Quelques principes ne présentant pas un caractère réglementaire mais intéressant à considérer pour l"organisation d"une Direction de l"Aviation Civile sont retenus :

- Il n"y a pas d"inconvénient à ce que la même cellule traite dans les DGACM des dossiers techniques et des dossiers économiques. Au contraire, la cellule polyvalente ainsi constituée est plus consistante et plus complète, même si les compétences requises sont très différentes dans ces deux domaines.

- Il ne semble pas nécessaire de définir une organisation identique pour tous les services " contrôle technique " des DGACM. Il est en effet impossible de déterminer la plus efficace d'entre elles. Une certaine harmonisation du fonctionnement des cellules chargées du contrôle technique dans les DGACM est cependant souhaitable.

- Il est souhaitable, dans la mesure du possible, que chaque exploitant auquel un CTA a été délivré ait un inspecteur qui lui soit particulièrement assigné et qui devienne son correspondant privilégié. Ceci ne signifie évidemment pas que cet inspecteur réalise toutes les inspections et traite tous les dossiers de cet exploitant mais par contre il coordonnera ces actions et représentera le point focal de toutes les interventions techniques auprès de cet exploitant. Il sera responsable de signaler tout problème important pouvant remettre en cause la validité du CTA. Dans ce but :

  - il doit être informé de toutes les décisions, autorisations, informations transmises à l'exploitant
  - il représentera pour l'exploitant un point d'entrée possible pour tous les dossiers.

Les DGACM peuvent désigner des correspondants spécialisés dans certains domaines.

II.2.2. REPARTITION DES TACHES AU SEIN DE CHAQUE SERVICE

Les documents présentés en pages suivantes donnent un exemple d'organisation et de répartition des tâches au sein d'un service impliqué dans le contrôle technique dont pourront s'inspirer les DGACM en fixant leur structure.

II.3. BIBLIOTHEQUE DES SERVICES

Le tableau présenté en pages suivantes est un exemple d'inventaire des documents que chaque service impliqué dans le contrôle technique doit se procurer.

DOCUMENTATION INTERNE	**SERVICE A**	**SERVICE B**	**SERVICE C**	**remarques**
DOCUMENTS RELATIFS AUX PROCEDURES OU DOCUMENTS INTERPRETATIFS				
Manuel de l'Inspecteur				
RAF MMEL / MEL				
MEL Policy			*	*
MIDEM : Manuel de l'Inspecteur - Doctrines et Méthodes (document CISV)				
Procédures utilisées par les services compétents		consultable au		
Consignes opérationnelles		consultable au		
Classeur des fiches d'interprétation de la réglementation		consultable au		
FICHIERS D'AUTORISATION OU D'AGREMENTS				
Coordonnées				
Liste des entreprises autorisées au transport aérien public				
Coordonnées des compagnies autorisées au transport aérien public (adresse/téléphone/fax/nom des responsables)				*
CTA et spécifications opérationnelles en cours de validité				
Fichier des compagnies (nom / DGACM de tutelle / n°de CTA / licences temporaires / zones autorisées / limitation aéronef à 10 tonnes ou 20 sièges / lignes régulières / compagnies en redressement judiciaire / services Outremer)				

DOCUMENTATION INTERNE	SERVICE A	SERVICE B	SERVICE C	remarques
Classeur des spécifications opérationnelles associées aux CTA				
Aéronefs				
Aéronefs de plus de 10 tonnes et au mois 20 sièges (fichier par compagnie et fichier par type d'aéronef)				
Agréments relatifs à l'entretien				
Liste des agréments des compagnies				

DOCUMENTATION EXTERNE				**remarques**
DOCUMENTATION OACI				
Convention de Chicago				
Annexes de l'OACI				
Doc 4444-RAC/501 règles de l'air et services de la circulation aérienne				
Doc 7030 procédures complémentaires régionales (MNPS)				
Doc 7192 formation du personnel commercial de bord à la sécurité				
Doc 7910 indicateur d'emplacements				
Doc 8168 exploitation technique des aéronefs - volume 1				
Doc 8168 exploitation technique des aéronefs - volume 2				
Doc 8335 manuel de procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation				
Doc 8400 abréviation et codes de l'OACI				
Doc 8585/99 indicatif des exploitants d'aéronefs				
Doc 8643/24 indicatif de type d'aéronef				
Doc 9146 protocoles additionnels convention de Varsovie				
Doc 9284 et suppléments : instructions techniques pour le transport des marchandises dangereuses				

DOCUMENTATION EXTERNE				**remarques**
Doc 9375 programme de formation pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (4 cahiers)				
Doc 9376 rédaction d'un manuel d'exploitation				
Doc 9388 manuel des textes réglementaires pour le contrôle national de l'exploitation aérienne et de la navigabilité des aéronefs				
Doc 9422 manuel de prévention des accidents				
Doc 9432 manuel de phraséologie				
Doc 9574 manuel sur la mise en œuvre d'un minimum de séparation réduit				
Manuel d'exploitation MNPS Atlantique Nord				
NAT DOC 001 (MNPS) et 002 (RVSM)				
Doc 9625 manuel des critères de qualification des simulateurs de vol				
Doc 9640 manuel sur les activités de dégivrage et d'antigivrage au sol des aéronefs				
Doc 9642 manuel de maintien de la navigabilité				
Doc 9663 version quinquilingue (anglais, français russe espagnol, arabe)				
Circulaires sur les facteurs humains				

DOCUMENTATION EXTERNE				**remarques**
Circulaire 95 maintien de navigabilité des aéronefs en service. Méthodes de traitement des consignes de navigation échange de renseignements adoptés par les états				
DOCUMENTATION AFRICAINE				
PUBLICATIONS AAMAC/JAA				
Définitions : JAR 1				
Maintenance -RAF 145 - JAR 66				
- JAR AWO - JAR 21 - JAR 23 - JAR 25 - JAR 26 - JAR 27 - JAR 29				
Operations - RAF-OPS 1 (avions) - RAF-OPS 3 (hélicoptères) - RAF-STD 1A et 3A				
Brevets/Licences - RAF-PEL 1 (avions) - RAF PEL 2 (hélicoptères) - RAF PEL 3 (médical)				
JAA Administrative and Guidance Material				
JAA Directory				
Section1 : General - General information - Procedures - Temporary Guidance Leaflets - Registers				
Section 2 : Maintenance				
Section 4 : Operations				

DOCUMENTATION EXTERNE				**remarques**
Information Leaflets				
REGLEMENTATION NATIONALE				
Journal Officiel				
Code de l'Aviation Civile				
Réglementation Transport Aérien				
Réglementation Circulation Aérienne				
Recueil des Arrêtés, Décisions, Instructions et Circulaires				
DOCUMENTS COMPAGNIES				
Manuels d'exploitation				
Manuel de Maintenance de l'exploitant				
Manuels d'entretien				
MOE				
DOCUMENTS AÉRONEFS				
Registre Aéronautique International		consultable au		
JANE'S		consultable au		
AOM ou FCOM		consultable au		
MMEL				
Manuels de vol		consultable au	consultable au	
Programmes d'entretien constructeur				
Consignes de Navigabilité				
Fiches de navigabilité				
Certificats de navigabilité				
Certificats de Limitation de Nuisances				
DOCUMENTS IATA				
Airport Handling Manual				

DOCUMENTATION EXTERNE				**remarques**
Réglementation sur le transport de marchandises dangereuses				
Réglementation sur le transport des animaux vivants				
DOCUMENTS AERODROMES				
Bottlang Airfield Manual				
Jeppesen AFRIQUE				
Jeppesen Europe				
AIP National				
Aeronautical Information Circular				
Cartes IAC				
Cartes VAC				
Instructions Techniques pour l'Aménagement des Aérodromes				
FORMATION				
Catalogue " formation continue " de l'ENAC				
JP Fleet				
Code Federal Regulation (parts 1 to 59/60 to 139)				

Sommaire du chapitre III

EXPLOITANT NATIONAL- CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN

III.1. DELIVRANCE DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN
- III.1.1. Information et évaluation préalable à la demande de CTA
- III.1.2. Demande initiale de CTA
- III.1.3. Instruction de la demande de CTA
- III.1.4. Délivrance du certificat de transporteur aérien

- Modèle de CTA RC-OPS 1

III.2. MODIFICATION DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN
- III.2.1. Demande d'inscription d'un nouveau type d'aéronef
- III.2.2. Demande d'inscription d'un appareil d'un type déjà exploité par le transporteur aérien
- III.2.3. Demande d'inscription d'un aéronef immatriculé à l'étranger
- III.2.4. Utilisation en aviation générale d'un aéronef en liste de flotte
- III.2.5. Demande d'inscription et de retrait successifs d'un aéronef
- III.2.6. Certificat de transporteur aérien sans aéronef
- III.2.7. Demande d'un CTA conjoint entre plusieurs sociétés détenant une licence de transporteur aérien

- Annexe 1. Check-list de visite de conformité d'un avion
- Annexe 2. Liste des réserves techniques pour l'inscription d'un appareil de même type
- Annexe 3. Complément aux réserves techniques pour l'inscription d'un appareil étranger
- Annexe 4. Réserves techniques pour l'inscription d'un aéronef d'un nouveau type ou classe

III.3. RENOUVELLEMENT DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN

III.4. SUSPENSION ET RETRAIT DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN

PREAMBULE

Ce chapitre ne concerne que la délivrance, la modification et le renouvellement du CTA. L'instruction des dossiers relatifs à la licence d'exploitation ou document équivalent nécessaire pour exercer une activité de transport aérien se fait en parallèle mais n'est pas traitée dans le présent document. La licence d'exploitation est accordée après examen des garanties morales, financières et techniques que présente le postulant et sur l'opportunité de la création d'un service nouveau de transport aérien.

Comme il l'a été indiqué dans le chapitre I et plus particulièrement dans le sous-chapitre I.3, l'activité de transport aérien public est subordonnée à la détention d'une licence d'exploitation et d'un Certificat de Transporteur Aérien (CTA).

La DGACM a compétence pour délivrer les CTA aux entreprises dont l'établissement principal est situé dans ses limites territoriales ; l'établissement principal est l'endroit où sont regroupées les directions de l'exploitation et de l'entretien qui ont à répondre des exigences de l'OPS. Lorsque ces directions ne sont pas regroupées sur le territoire national, la délivrance du CTA sera traitée au cas par cas entre les Autorités de l'aviation civile concernées (RC-OPS 1 C 005 (c)).

Par ailleurs on rappelle que le postulant à un CTA ne doit pas détenir un autre CTA délivré par un autre Etat.

III.1. DELIVRANCE DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN (CTA).

La procédure de délivrance d'un CTA peut être divisée en plusieurs phases :
- une phase d'information et d'évaluation de la faisabilité du projet (préalable au dépôt officiel de la demande du postulant),
- une phase d'instruction de la demande
- la phase de délivrance proprement dite du CTA.

III.1.1. INFORMATION ET ÉVALUATION PRÉALABLE À LA DEMANDE DE CTA

Avant que le postulant à un certificat de transporteur aérien ne dépose un dossier complet tel qu'exigé par le règlement RC-OPS 1 C 015, il existe une phase d'information et d'évaluation au cours de laquelle le postulant présente à l'Autorité son projet et les moyens matériels, financiers et humains dont il dispose déjà ou qu'il compte mettre en oeuvre ;

La DGACM :
- cerne les intentions du postulant ;
- précise quel sera le processus de délivrance du CTA ;
- précise toutes les informations et documents qui doivent être joints à la demande initiale du CTA (RC-OPS 1 C 015) ; A cette occasion, la DGACM indique les modalités de dépôt du dossier de demande initiale et attire l'attention sur le délai approximatif requis pour l'instruction de la demande initiale;
- indique la liste des règlements techniques applicables ayant trait au CTA (ainsi que les endroits où se les procurer) et des services de la DGACM en charge de les faire appliquer;

- remet au postulant le guide à l'attention des futurs exploitants où figurent tous les éléments précédents.

Une première analyse est effectuée sur la faisabilité du projet présenté, notamment sur l'adéquation entre les intentions du postulant et les moyens prévus. La DGACM s'assure, au vu de la description de l'exploitation prévue, que l'établissement principal du postulant est bien situé dans son ressort territorial.

A l'issue de la phase d'évaluation préalable, la DGACM transmet au postulant un courrier lui confirmant la liste des actions à entreprendre pour mener à terme son projet. De plus, elle lui indique les éventuels points du projet soulevant des difficultés réglementaires et lui précise également le nom de l'agent compétent de la DGACM qui a pour charge de coordonner tous les domaines concernant sa demande et devient ainsi, vis à vis du postulant, le point focal du traitement du dossier. Elle précise les destinataires des éléments du dossier de demande initiale ainsi que les modalités de transmission de ces éléments.
Durant cette phase, des contacts ou réunions entre le postulant et la DGACM auront pu être nécessaires. En effet, la DGACM joue un important rôle d'information et d'explication voire de conseil.

III.1.2. DEMANDE INITIALE DE CTA

III.1.2.1 Modalité de dépôt de la demande initiale

RC-OPS 1 C 015 prévoit que le dossier de demande initiale d'un Certificat de Transporteur Aérien est déposé au moins 90 jours avant le début de l'exploitation envisagée avec la possibilité de dépôt pour le manuel d'exploitation 60 jours avant le début de l'exploitation envisagée.

Toutefois, ces délais ne courent qu'à compter de la date de dépôt d'un dossier complet, ce qui est parfois difficile à mettre en œuvre pour certains postulants, compte tenu de la quantité de documentation à élaborer. En conséquence, le postulant peut solliciter de la DGACM de déposer par parties, le dossier de demande initiale suivant un calendrier qui devra être accepté par la DGACM. Dans cette hypothèse, ce calendrier sera précisé par écrit à la conclusion de la phase d'évaluation préalable. Le postulant devra être informé que le non-respect du calendrier de dépôt décalera d'autant la date de début d'exploitation.

III.1.2.2 Contenu du dossier de demande initiale

Conformément au RC-OPS1 C 015, le dossier de demande initiale comprendra :

- le nom officiel et la raison commerciale, l'adresse du postulant,
- une description de l'exploitation prévue (celle-ci comprendra la date prévue de début d'exploitation),
- une description de l'organisation de l'encadrement,
- le nom du Dirigeant Responsable,
- les noms des principaux responsables (notamment les Responsables Désignés, le Responsable Qualité) accompagnés de leurs qualifications et expériences,
- le Manuel d'exploitation:

Il faut noter que l'exploitant peut décider d'éditer un Manuel d'exploitation en plusieurs volumes et notamment, en plus des volumes à l'intention des équipages de conduite, un volume sur les aspects Sécurité Sauvetage, un volume pour les consignes de sûreté (Manuel Sûreté en lieu et place du chapitre 10 tel que prévu à l'appendice 1 à RC-OPS 1 P 010) et un volume décrivant le Système Qualité (Manuel Qualité en lieu et place du chapitre 3 tel que prévu à l'appendice 1 à RC-OPS 1 P 010).

pour les documents relatifs à l'entretien, le dossier déposé comprend :

- un MME complet reprenant :
  - l'ensemble des paragraphes décrits dans la Réglementation (à noter que lorsque le MME fait référence à un manuel qualité, celui-ci doit également être fourni),
  - le CRM et les form 4 des personnels concernés,
  - le contrat d'entretien lorsque les activités OPS/M sont sous-traitées,

- les contrats d'entretien couvrant au minimum une période d'exploitation de 3 mois,
- les manuels d'entretien des appareils exploités couvrant au minimum une période d'exploitation de 3 mois.

III.1.2.3 Destinataires des éléments du dossier

L'ensemble des éléments constituant le dossier de demande initiale est a priori transmis par le postulant à la DGACM et à tous les services indiqués par celle-ci.

III.1.2.4 Recevabilité des documents déposés

A la réception des parties du dossier de demande, la DGACM devra se prononcer sur la recevabilité des documents reçus. Sans en effectuer tout d'abord une étude approfondie, la DGACM vérifie que les documents reçus sont suffisamment complets et pertinents pour les types d'avions et l'exploitation envisagée.

Cela signifie pour le Manuel d'exploitation ou une de ses parties, que toutes les rubriques correspondantes prévues par l'Appendice 1 de RC-OPS 1 P 010 figurent bien dans le manuel ou la partie de manuel déposé.

Si le document transmis est jugé non pertinent et/ou incomplet, la DGACM le notifie au postulant en lui indiquant les lacunes constatées. Elle lui rappelle notamment que les délais d'instruction de sa demande ne courront qu'après dépôt des éléments permettant de compléter le dossier.

III.1.3. INSTRUCTION DE LA DEMANDE DE CTA

L'instruction de la demande a été séparée en deux parties, l'une portant sur l'étude des documents déposés par le postulant, l'autre portant sur la vérification sur le terrain de la mise en place des moyens, décrits dans ces documents, permettant de démarrer l'exploitation. La première partie devrait pour l'essentiel être réalisée préalablement à l'examen sur le terrain ; cependant l'analyse de certains items peut nécessiter de mener simultanément les deux parties.

III.1.3.1 Etude documentaire

Cette phase a pour objet d'examiner dans le détail la conformité au référentiel réglementaire des documents et éléments transmis dans la demande initiale de CTA.

Cette analyse doit porter sur les points suivants:

- Organisation et infrastructures
- Système Qualité
- Matériel volant
- Entretien
- Exploitation
- Personnels
- Sûreté

Pour les deux premiers points ainsi que pour le Compte Rendu Matériel, la DGACM s"assure que le contenu des documents relatifs à l"exploitation est homogène avec les données du MME.

a) Organisation et infrastructures

Outre les aspects juridiques et financiers qui sont étudiés parallèlement avec l'examen de la licence d'exploitation, cette partie a pour but de s'assurer que l'encadrement et les personnels et notamment le dirigeant responsable et les responsables désignés ont les compétences et les responsabilités requises pour s'acquitter correctement de leurs fonctions.
La DGACM vérifiera également les éléments suivants:

- Adéquation des prévisions en locaux, des moyens de communication et informatiques à l'exploitation envisagée.
- Pertinence des méthodes de supervision ainsi que des procédures et responsabilités nécessaires à l'exercice du contrôle de l'exploitation par l'exploitant, en ce qui concerne la sécurité des vols.

b) Système Qualité

L'étude du système qualité décide de son acceptabilité. Dans ce cadre sont examinés:

- la politique qualité
- les compétences et la position dans l'organisation du responsable qualité, du personnel affecté au service qualité (en tant que de besoin) et des auditeurs
- la documentation
- le programme d'assurance qualité (contrôles qualité et programme d'audits prévisionnel)
- la politique en matière de maîtrise des sous-traitants (y compris affrètement de compagnies)
- l'information et la formation du personnel à la qualité

c) Matériel volant

A ce stade, la DGACM vérifie, en fonction des informations dont elle dispose, notamment dans le Manuel d'exploitation, que les aéronefs devant être exploités sont dotés des équipements permettant de respecter les chapitres K et L du RC-OPS ainsi que l"appendice 1 au 1.B.005 (b) l'objectif étant de mettre en évidence les points de non conformité éventuelles. La DGACM pourra également s"appuyer sur l"analyse de la grille de décryptage des DFDR qui sera fournie par l"exploitant.

La DGACM s‟assure également que les caractéristiques des équipements ainsi que leur installation sont conformes aux règlements de certification correspondants.

d) Entretien

La DGACM étudie le Manuel de Spécifications de Maintenance de l'Exploitant (comprenant le CRM), les parties techniques des contrats d'entretien (couvrant la sous-traitance RC-145 et/ou OPS/M) et le(s) Manuel(s) d'Entretien et transmet ses remarques à l'exploitant jusqu'à obtention de documents acceptables.
La DGACM mène les actions suivantes:

- examen de la dernière version du MME ainsi que la date prévue pour l'audit de conformité (dans le cas particulier où la compagnie a déposé un MOE, examen de la partie Qualité du document dans le cadre de l‟agrément RAF 145 de l‟atelier, l'avis positif étant considéré comme acquis lorsqu' aucune remarque n'a été formulée dans un délai de 02 semaines),
- examen de la dernière version du manuel d'entretien ainsi que des éventuelles limitations à prendre en compte pour l'approbation.

Nota: Un MME jugé acceptable ne sera formellement approuvé que lorsque l'enquête sur le terrain aura permis de confirmer que les procédures sont adaptées et appliquées.

e) Exploitation

Les éléments essentiels relatifs aux opérations aériennes prévues sont décrits dans le manuel d'exploitation déposé. En conséquence, cette partie consiste essentiellement en un examen détaillé du manuel d'exploitation de la compagnie et en l'instruction des demandes d'approbations/acceptations fondamentales ou spécifiques qui sont faites par le postulant.
La procédure d'examen du manuel d'exploitation est décrite au Chapitre IV. du présent Manuel.

f) Personnels

Personnels navigants

Il convient de s'assurer que les prévisions en personnels navigants (quantité et qualification) sont adaptées à l'exploitation envisagée. S‟agissant du temps de travail du personnel navigant, la partie A.7. du manuel d‟exploitation sera examinée conformément au guide d‟examen du manuel d‟exploitation. (Annexe 1.1 du sous-chapitre IV.5 du présent Manuel.)
Le programme de formation (qualification ou adaptation au type d'aéronef, adaptation à l'exploitation, stage CDB, qualification de route) et de contrôles doit être déposé et lorsque nécessaire approuvé. Cependant, la réalisation de ces programmes avant le démarrage de l'exploitation nécessite le plus souvent l'adoption de dispositions particulières, non prévues par le règlement, notamment le recours à des instructeurs ou des examinateurs extérieurs au postulant.
Il convient d‟exiger un calendrier de dépôt du programme d'entraînement et de contrôles périodiques si ce programme n‟est pas fourni avec le dossier de demande initiale.

Personnel d'exploitation au sol

Le programme de formation des personnels d'exploitation au sol ayant un impact sur la sécurité sera décrit dans la partie D du manuel d'exploitation. Une attention particulière sera portée sur la formation des agents techniques d'exploitation.

g) Sûreté

La référence sera le Plan National de Sûreté.

III.1.3.2 Examen sur le terrain

Cette partie a pour objet de vérifier globalement la capacité du postulant à démarrer son exploitation en conformité avec le référentiel réglementaire et en particulier la conformité des moyens mis en place par le postulant aux documents déposés dans sa demande de CTA.

a) Locaux, matériels et documentations disponibles

Une visite des locaux et installations du postulant à son établissement principal est effectuée par la DGACM en présence des responsables désignés concernés et si possible du dirigeant responsable afin de s'assurer notamment que les moyens et documents nécessaires à l'exploitation des aéronefs sont disponibles.

Cette visite est aussi l'occasion d'apprécier si l'encadrement du postulant a les compétences requises pour s'acquitter correctement de ses fonctions.

Dans le domaine des opérations, il convient notamment de vérifier, au regard du manuel d'exploitation, les moyens mis en place pour assurer la préparation des vols.

Ces mêmes vérifications pourront être également effectuées dans les établissements secondaires éventuels du postulant.

b) Le matériel volant

Il convient de s'assurer que les aéronefs devant être exploités sont dotés des équipements permettant de respecter les chapitres K, L et l"appendice 1 à l'OPS 1.B.005(b) du RAF OPS La sûreté du compartiment de l"équipage de conduite doit être assurée conformément aux dispositions de l"OPS 1.S.025. Les équipements correspondant aux autorisations spéciales sollicitées par le postulant doivent également être vérifiés. La DGACM s'assure que les modifications constatées sur l'aéronef ont bien fait l'objet d'approbations.

Une check-list est systématiquement utilisée pour effectuer la visite de conformité. Celle-ci doit permettre de faire clairement apparaître les éventuelles non-conformités qui doivent, avant délivrance du CTA, soit être corrigées soit être couvertes par des dérogations. Les aéronefs soumis à cette visite de conformité sont aménagés dans la configuration maximale définie au Manuel d'exploitation et qui doit être approuvée.

De plus, il convient de s'assurer que tous les documents associés aux aéronefs sont à leur bord, en particulier:

- Certificat de Navigabilité (CDN)
- Certificat d'Immatriculation (CI)
- Certificat de Limitations de Nuisances (CLN) (si nécessaire)

- Licence radio de l'avion
- Attestation d'assurance

La DGACM s"assure de l'état technique des appareils au regard des règlements de certification.

c) L'entretien

L'audit de conformité est conduit par la DGACM Le formulaire "form 13" est utilisé pour consigner les résultats de l'enquête (notification des écarts à l'exploitant, enregistrement des réponses).
La DGACM établit la "form 13" complète reprenant les résultats de l'étude documentaire et de l'audit ainsi que la recommandation pour approbation des documents du système d'entretien et un formulaire de levée de réserve technique reprenant les éléments clés de la form 13.

Note : L"audit de conformité est partiel et porte essentiellement sur les moyens mis en place par l"entreprise. Un audit complémentaire est conduit après 03 mois d'exploitation.

d) La formation des personnels

Personnels navigants
Il convient de s'assurer que les personnels navigants ont bien reçu une formation conforme aux programmes déposés et aux dispositions particulières fixées par la DGACM.

Autres personnels d'exploitation
On peut également vérifier les relevés de formation des autres personnels d'exploitation, notamment lorsque les programmes doivent être approuvés (sûreté, marchandises dangereuses,..) ainsi que de ceux chargés de la Qualité.

III.1.3.3 Conclusion de l'instruction

La DGACM évalue la situation du postulant au regard des exigences réglementaires. Les éventuelles autorisations spécifiques concernées et les écarts couverts par des dérogations sont mentionnés explicitement. La réalisation d'un contrôle en vol avant la délivrance du CTA peut être exigée, le cas échéant, par la DGACM.
Avant la délivrance d"un CTA, il est exigé, en particulier, que l'ensemble des approbations et acceptations fondamentales prévues dans le tableau IV.2 ci-après puisse être délivré. Toutefois, il peut être considéré comme acceptable que certains aspects de l'exploitation (programmes de formation, manuels, système qualité, LME...) qui font l'objet d'une approbation ou acceptation fondamentale et qui ne sont pas mis en œuvre dans leur totalité dès le début de l'exploitation puissent faire l'objet d'une approbation ou acceptation ultérieure.

III.1.4. DÉLIVRANCE DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

Une fois que le postulant remplit la totalité des conditions techniques nécessaires à l'obtention d'un CTA et après, le cas échéant, les résultats favorables du contrôle en vol, la DGACM peut délivrer le Certificat de Transporteur Aérien. Au Certificat de

Transporteur Aérien (CTA) sont associées des spécifications opérationnelles qui peuvent être modifiées indépendamment du CTA proprement dit.

La DGACM transmet à la société avec une lettre d'accompagnement, le CTA original et les spécifications opérationnelles originales (voir modèle de CTA vierge en annexe). Elle transmet une copie de ces documents aux destinataires concernés dont la liste doit être établie par la DGACM. Il est rappelé dans la lettre d'accompagnement que le CTA ne vaut pas licence d'exploitation ou document équivalent. De même il est toujours limité dans le temps.

Les modifications ultérieures du CTA et de ses spécifications opérationnelles sont transmises aux mêmes destinataires.

Le Certificat de Transporteur Aérien proprement dit comprend:

(1) Le numéro du CTA de la compagnie ;

(2) la date initiale de délivrance du CTA ;

(3) Le NOM EXACT de la société et l'adresse du SIEGE SOCIAL.
Aucune autre information telle que le nom commercial, nom usuel ne sera présentée entre parenthèses. A noter que le nom indiqué dans cette rubrique devra être utilisé systématiquement dans tous les courriers adressés à la compagnie et plus particulièrement dans toute décision relative à l'exercice des prérogatives liées au Certificat de Transporteur Aérien.

(4) la date limite de validité du CTA
La durée initiale d'un premier CTA sera a priori d'un (01) an sauf s'il existe de bonnes raisons de limiter à moins d'un an cette durée. Les raisons qui amèneraient la DGACM à réduire ces délais doivent être communiquées à l'exploitant concerné. La date limite de validité portée sur le CTA sera à priori le dernier jour d'un mois.

(5) le lieu, la date, le nom, le titre du signataire et la signature de l'Autorité doivent figurer de manière visible.

Les spécifications opérationnelles

Le numéro de CTA ainsi que le nom de la société titulaire seront en en tête de chaque page des spécifications opérationnelles. Chaque page sera également signée et datée. Si le transporteur aérien exploite conjointement des avions et des hélicoptères, deux fiches de spécifications opérationnelles seront éditées pour chaque cas.

(A) Type(s) d'exploitation
- A1 : passagers
- A2 : cargo
- A3 : service médical d'urgence

(B) Type(s) d'aéronef

Le nom des types d'aéronef devrait être celui figurant sur le CDN. Les noms courants pourront toutefois être utilisés lorsqu'il n'y a pas de risque de confusion.

Le type d'opération sera précisé pour chaque type d'aéronef. Si l'appareil est utilisé pour le transport de fret et de passagers, le type associé sera (A1, A2).

(C) Zones d'exploitation

Rien ne nécessite que la zone d'activité autorisée sur le CTA (conditions techniques) soit identique à celle portée sur la licence d'exploitation (conditions économiques). Lorsque celles-ci sont différentes, la société n'est en fait autorisée qu'à la zone la plus restreinte. Toutefois, il est souhaitable, pour éviter les risques de confusion, que les mentions soient, le plus souvent possible, identiques sur les deux documents. Il est parfois nécessaire de porter sur le CTA une zone plus restreinte que celle portée sur la licence, mais il ne semble pas opportun d'y porter une zone plus large. La DGACM devrait donc tenir compte de la zone portée sur la licence avant de rédiger la fiche de données du CTA.

(D) Limitations spéciales

D1 - VFR de jour seul
D2 - VFR jour/nuit seul
D3- Toute autre limitation (si nécessaire)

(E) Autorisations spécifiques

Les précisions complémentaires nécessaires pour chaque autorisation spécifique sont indiquées au cas par cas. Les exceptions éventuelles peuvent être mentionnées dans la rubrique concernée. Les rubriques sont les suivantes :

Pour les avions :

E1 : CAT II
E2 : CAT III A *(types d'aéronefs - hauteurs de décisions- RVR)*
E3 : CAT III B
E4 : CAT III C
E5 : Décollages à minima réduit *(types d'aéronefs- RVR)*
E6 : MNPS *(types d'aéronefs -région OACI)*
E7 : ETOPS *(types d'aéronefs/moteur- distance maximale d'éloignement - temps de déroutement autorisé)*
E8 : RNAV *(types d'aéronefs - type de Navigation de surface)*
E9 : RVSM *(types d'aéronefs)*
E10 : RNP (*types d'aéronefs - valeur de RNP)*
E11 : Marchandises Dangereuses
E12 : SMUA

Pour les hélicoptères :

E1 : CAT II /CAT III (*types d'aéronefs - hauteurs de décisions- RVR)*
E2 : Sites d'intérêt public (*types d'aéronefs)*
E3 : Hélitreuillages *(types d'aéronefs)*
E4 : Opérations en mer *(types d'aéronefs)*
E5 : SMUH *(types d'aéronefs)*
E6 : RNAV *(types d'aéronefs - type de Navigation de surface)*
E7 : Marchandises dangereuses
E8 : Environnement hostile *(types d'aéronefs et immatriculation)*
E9 : Petits hélicoptères *(VFR de jour uniquement) (types d'aéronefs)*
E10 : Gros hélicoptères vols circulaires (VFR de jour) *(types d'aéronefs)*
E11 : Avec temps d'exposition *(types d'aéronefs et immatriculation)*

(F) Immatriculations des aéronefs

Les aéronefs concernés ne sont inscrits sur le CTA que lorsque la visite de conformité a été réalisée par la DGACM. Pour chaque immatriculation, le type de l'aéronef sera précisé.

La délivrance initiale du CTA ne pourra intervenir sans qu'au moins un appareil soit **effectivement** disponible et apte à être exploité par la compagnie.

Pour les très grandes compagnies, cette liste d'immatriculation pourra être remplacée par un courrier individuel par immatriculation conformément aux dispositions de l'appendice 1 au paragraphe 1.C.005 de RC-OPS 1. Dans ce cas, le courrier devra être à bord de l''appareil et la liste des appareils que la compagnie est autorisée à exploiter devra être tenue à jour simultanément.

BURKINA FASO

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE
ET DE LA METEOROLOGIE

CERTIFICAT DE
TRANSPORTEUR AERIEN
(Air Operator Certificate)

N° -
DELIVRE INITIALEMENT LE
Le présent certificat, délivré par la DGACM du …..
atteste que :

nom siège social

a satisfait aux exigences requises par la réglementation technique « RAF OPS1 » pour assurer l'exploitation de ses avions en transport aérien public dans les conditions figurant dans les spécifications opérationnelles annexées.

Le présent certificat ne permet pas, à lui seul, l'activité de transporteur aérien public, laquelle est subordonnée à l'obtention d'une licence d'exploitation.

Ce certificat n'est pas transférable et, sauf suspension ou retrait, sera valable jusqu'au:

Lieu de délivrance:

Autorité de délivrance:
(Nom et Titre du signataire)

Date:

Signature

BURKINA FASO

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE
ET DE LA METEOROLOGIE

CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN N° -
Air Operator Certificate

SOCIETE

SPECIFICATIONS OPERATIONNELLES
(SAUF LIMITATIONS PARTICULIERES)

A - TYPES D"EXPLOITATION :
Types of Operation

B - TYPES D"AERONEFS :
Types of Aircraft

C - ZONES D"EXPLOITATION :
Areas of Operation

D - LIMITATIONS SPECIALES :
Special Limitations

Lieu de délivrance: Autorité de délivrance:

Signature :

Date:

CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN N° -
Air Operator Certificate

SOCIETE

E - AUTORISATIONS SPECIFIQUES:
Special Authorisations

E1 - CAT II :

E2 - CAT III :
:
E5 - DECOLLAGE EN DESSOUS DES MINIMA SPECIFIES :

E6 - MNPS :

E7 - ETOPS :

E8 - RNAV :

E9 - RVSM :

E 10 - RNP :

E 11 - MARCHANDISES DANGEREUSES :

E 12 - SMUA

F - IMMATRICULATION DES AERONEFS :

Lieu de délivrance: Autorité de délivrance:

Date: Signature :

III.2. MODIFICATION DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN

Ce chapitre a pour vocation de préciser les procédures à mettre en œuvre pour les modifications du CTA. Ces modifications notamment lorsqu'elles sont majeures (introduction d'un nouveau type d'aéronef, demande d'un CTA conjoint.....) doivent faire l'objet d'une demande auprès de la DGACM suffisamment longtemps à l'avance pour que, conformément à RC-OPS 1 C 015 un dossier complet puisse être déposé auprès de la DGACM concernée au moins 30 jours avant le début prévu d'exploitation.

III.2.1. DEMANDE D'INSCRIPTION D'UN NOUVEAU TYPE OU CLASSE D'AERONEF

L'introduction d'un nouveau type ou classe d'aéronef chez un exploitant doit être traitée en coordination avec l'Organisme chargé du Contrôle en Vol dans les cas suivants :

- Nouveau type ou classe d'aéronef
- Avions certifiés EASA/FAR 25
- Avions certifiés monopilote et dont l'équipage de conduite minimal en transport public est de deux pilotes.
- Hélicoptère multimoteur.

Cette coordination est également recommandée pour les autres avions certifiés monopilote et exploités à deux avec répartition des tâches établies.

La procédure suivante doit être appliquée :

III.2.1.1 Dossier de demande

a) Information préalable de la DGACM

Afin d'être en mesure de respecter les délais de dépôt d'un dossier complet d'un mois avant la date prévue d'exploitation, il est souhaitable que la DGACM soit informée par l'exploitant par un courrier ou lors d'une réunion DGACM/exploitant de ses intentions le plus tôt possible. A l'expérience, il est constaté que l'ensemble du processus demande en général de 3 à 6 mois.

Il est recommandé de fixer conjointement avec l'exploitant un calendrier prévisionnel concernant les différentes étapes nécessaires à l'introduction de ce nouveau type ou classe d'aéronef. Il sera souligné que les retards sur le calendrier prévisionnel pourront engendrer un décalage par rapport au début envisagé d'exploitation.

A cette occasion, la DGACM transmet à l'exploitant, la liste des exigences techniques pour l'inscription d'un aéronef d'un nouveau type ou classe (annexe 4) et lui indique le déroulement de la procédure. La DGACM s'informe en particulier, de la manière dont les équipages obtiendront leur qualification de type et s'attache à déceler les difficultés particulières inhérentes au projet. La DGACM rappelle notamment à l'exploitant les points suivants:

- La formation des équipages requise par l'OPS ne pourra avoir lieu que lorsque les programmes correspondants de formation auront été jugés acceptables (partie D).
- Si le stage de Qualification de Type ou de Classe se fait selon les procédures de l'exploitant, les parties B2 et B3 du manuel d'exploitation devront avoir été jugées acceptables préalablement au début du stage.

- Si la formation des équipages est prévue au moyen d'un simulateur non accepté par la DGACM, le calendrier devra prendre en compte les délais inhérents à la qualification du simulateur.

A ce stade, la DGACM apprécie l'opportunité d'organiser une réunion préliminaire avec l'exploitant et tous les services concernés afin de déterminer le processus de formation et de lâcher en ligne des équipages.

b) Eligibilité de la demande

L'exploitant fait parvenir à la DGACM un dossier de demande qui doit comprendre dans un premier temps au moins les documents 1 à 4 mentionnés dans l'annexe 4. La DGACM informe l'exploitant que le dossier de demande est suffisamment complet et pertinent pour le type d'aéronef et l'exploitation envisagée.

III.2.1.2 Analyse et suivi du dossier opérations par la DGACM

a) Qualification de type

Les programmes de Qualification de Type (QT) ou de classe (QC) sont envoyés par l'exploitant à la DGACM lorsque la QT est combinée avec le stage d'adaptation de l'exploitant. Il sera vérifié que le simulateur utilisé, lorsque c'est le cas, est bien qualifié. Un délai d'un mois est nécessaire pour l'étude de ces programmes.

b) Manuel d'exploitation

La DGACM fait une première étude des documents conformément au guide d'examen du Manuel d'exploitation et consulte les services concernés en suivant les procédures de délivrance des approbations/acceptations définies au chapitre IV.

La partie B9 du Manuel doit être traitée conformément à la procédure d'approbation des LME (possibilité d'effectuer l'étude de la LME ultérieurement sous réserve de ne pas autoriser son utilisation au moment de l'intégration).

L'étude des parties B2, B3, B8 et B9 nécessite de disposer des documents du constructeur ayant servi de base à la conception et rédaction de ces différentes parties. Une copie de ces documents devra donc être fournie par l'exploitant à la DGACM

ATTENTION : l'ensemble des documents doit parvenir à la DGACM au moins un mois avant le début envisagé d'exploitation. Un délai minimum d'étude de quatre semaines est incompressible. Si les documents reçus ou une partie des documents sont inexploitables en l'état, le délai d'un mois démarre lors de la dernière réception des documents jugés acceptables.

c) Equipages

L'exploitant transmet à la DGACM la liste des TRE qu'il désignera pour les premiers contrôles Hors Ligne. Le calendrier prévu de démarrage de l'exploitation avec les programmations des équipages en Adaptation en Ligne accompagné de la documentation nécessaire pour le lâcher des équipages ainsi que l'expérience des premiers équipages sera transmis par l'exploitant.

d) Dossiers spécifiques si nécessaires : CAT II/III, ETOPS…

Les dossiers doivent parvenir aux services compétents au moins 2 mois avant le début souhaité de l'exploitation correspondante.

III.2.1.3 Instruction du dossier par la DGACM

En fonction de l'étude des documents et des difficultés et/ou erreurs soulevées, la DGACM décide ou non d'organiser une ou plusieurs réunions avec l'exploitant afin d'obtenir notamment des documents acceptables avant le début de la formation des équipages.

III.2.1.4Contrôle hors ligne et contrôle en vol pour le lâcher des premiers équipages

La DGACM en fonction du calendrier prévu de démarrage de l'exploitation et de l'état d'avancement du dossier en liaison avec la compagnie organise la programmation des contrôle hors ligne et les lâchers des premiers TRI ou TRE (CRI ou CRE) de l'exploitant qui seront ensuite agréés pour effectuer les AEL et les contrôles en ligne des PNT de l'exploitant. Elle désigne pour cela le pilote inspecteur ou contrôleur qui effectuera ces contrôles, de préférence et en priorité un pilote qualifié sur le type d'aéronef concerné.
Tout nouveau contrôleur ou toute nouvelle compagnie devant exploiter un hélicoptère multimoteur devra être contrôlé par l'Organisme du Contrôle en Vol.

Attention*:* Les contrôles hors ligne des PNT concernés ne peuvent avoir lieu que si ces derniers ont suivi la première partie du stage d'adaptation de l'exploitant (connaissance des méthodes de l'exploitant). Il peut être envisagé de combiner l'épreuve pratique de Qualification de type ou de classe avec le contrôle hors ligne réglementaire de l'exploitant, la première partie du stage d'adaptation pouvant être alors incluse dans la formation.

III.2.1.5 Mise en ligne

La DGACM inscrit l'aéronef sur la liste des aéronefs qu'un exploitant est autorisé à exploiter après une visite de conformité et lorsque toutes les réserves techniques liées au démarrage de l'exploitation sont levées et que les autorisations spécifiques nécessaires à son exploitation ont été délivrées. Toutefois, il peut être considéré comme acceptable que certains aspects de l'exploitation (programmes de formation, manuels, LME...) correspondant à une réserve technique et qui ne sont pas mis en œuvre dans leur totalité dès le début de l'exploitation puissent faire l'objet d'une décision ultérieure. La DGACM autorisera alors l'exploitant à exploiter ce type d'aéronef et l'informera des réserves restantes à lever ainsi que des mesures compensatrices qui seront imposées le cas échéant. A titre d'exemple, en cas de LME non approuvée, les mesures compensatoires pourront prévoir à titre temporaire l'utilisation de la LMER sur les points qui ne nécessitent pas de précisions complémentaires.

III.2.2. Demande d'inscription d'un appareil d'un type déjà exploité par le transporteur aérien

Dès que la DGACM est informée d'un tel projet, elle informe l'exploitant que la demande officielle peut se limiter à un simple courrier comprenant les informations suivantes :

- type et principales caractéristiques de l'aéronef
- type et nature de l'exploitation (le cas échéant)
- date prévue de début d'exploitation

La demande officielle d'inscription devra être faite dans la mesure du possible avec un préavis d'un mois. Dès réception de cette demande, la DGACM transmet la liste des exigences techniques à satisfaire préalablement à l'inscription (voir en annexe : exigences techniques inscription même type).
Les vérifications effectuées portent notamment sur :

- le contrat d'entretien (si applicable)
- l'évolution du Manuel d'Entretien
- la situation au regard du Manuel d'Entretien
- la situation au regard de la navigabilité et des règlements de certification

L'inscription de l'aéronef sur la liste des aéronefs qu'un transporteur aérien est autorisé à exploiter est effectuée après examen des modifications du manuel d'exploitation et après qu'une visite de conformité a permis de s'assurer que l'aéronef devant être exploité est doté des équipements permettant de respecter les chapitres K, L et RC-OPS 1 B OO5. Les équipements correspondant aux autorisations spéciales sollicitées par le postulant doivent également être vérifiés. Une check-list est utilisée pour effectuer la visite de conformité. Celle-ci doit permettre de faire clairement apparaître les éventuelles non-conformités qui doivent être soit corrigées, soit couvertes par des dérogations.

De plus, la DGACM s'assurera que l'aéronef n'est pas inscrit sur la liste des appareils qu'une autre entreprise de transport aérien est autorisée à exploiter.

Le transporteur aérien pourra exploiter l'aéronef à partir du moment où son immatriculation sera spécifiée dans son CTA. Toutefois, pour des raisons de rapidité, la DGACM pourra, par courrier simple, autoriser temporairement le transporteur aérien à exploiter l'aéronef sans modification du CTA. Par ailleurs, pour les compagnies ayant un grand nombre d'appareils, l'autorisation d'exploiter un appareil pourra être délivrée par le biais d'un courrier spécifique qui devra se trouver à bord de l'aéronef. Dans ce cas, la liste des immatriculations des aéronefs faisant partie des spécifications opérationnelles du CTA n'aura pas à être renseignée.

III.2.3. Demande d'inscription d'un aéronef immatriculé à l'étranger

III.2.3.1 Généralités

Il est possible d'inscrire un aéronef immatriculé à l'étranger sur la liste des aéronefs qu'un transporteur aérien est autorisé à exploiter. Cette possibilité doit demeurer exceptionnelle, motivée et temporaire.

Au-delà des actions qui sont habituellement effectuées lors de l'inscription d'un aéronef national sur la liste des aéronefs qu'un transporteur aérien est autorisé à exploiter, l'inscription d'un aéronef immatriculé à l'étranger nécessite que les actions suivantes soient effectuées:

- Dérogation éventuelle à RC-OPS 1 C 010 si l'appareil n'est pas conforme à un modèle capable de recevoir un certificat de navigabilité selon les règlements en vigueur.

- Acceptation, par l'Autorité de l'Etat dans lequel l'appareil est immatriculé, de l'exploitation de l'appareil concerné par un transporteur aérien national. Cette acceptation pourra prendre la forme d'une délégation de surveillance de l'entretien et du suivi de navigabilité. La surveillance de l'exploitation est de fait de la responsabilité de l'Autorité nationale.
- Validation des licences des pilotes de la compagnie par l'Etat d'immatriculation

III.2.3.2 Procédures

La demande d'inscription d'un aéronef immatriculé à l'étranger doit être adressée à la DGACM avec un préavis d'un mois par rapport à la date prévue de début d'exploitation. Dès réception de la demande, la DGACM en accuse réception et transmet la liste des exigences techniques à satisfaire préalablement à l'inscription. Cette liste comprendra les exigences techniques habituelles et celles spécifiques à un aéronef étranger.

L'Autorité de l'Etat dans lequel l'appareil est immatriculé devra être informée, par le propriétaire de l'appareil ou par l'exploitant lui-même, du projet de l'exploitant. Cette Autorité devra proposer de déléguer la surveillance de cet appareil ou donner son accord sur l'exploitation et les conditions de surveillance de l'appareil et confirmer que l'aéronef n'est pas inscrit sur la liste des appareils qu'une autre entreprise de transport aérien est autorisée à exploiter.

Une demande de validation des licences des pilotes devant piloter l'appareil devra être effectuée par l'exploitant auprès de l'Autorité de l'Etat dans lequel l'appareil est immatriculé.

L'inscription d'un aéronef étranger sur la liste des aéronefs qu'un transporteur aérien est autorisé à exploiter nécessite une modification du manuel d'exploitation. Les propositions de modifications du manuel d'exploitation sont transmises avec la demande d'inscription.

L'inscription par la DGACM est effectuée sur la base :
- de l'examen des modifications du manuel d'exploitation
- d'une visite de conformité permettant de s'assurer que l'aéronef devant être exploité est doté des équipements permettant de respecter les chapitres K, L et RC-OPS 1.B.005
- d'une délégation de surveillance par l'Autorité de l'Etat dans lequel l'appareil est immatriculé (ou d'un accord sur les conditions d'exploitation et de surveillance de l'appareil)
- d'une validation des licences des personnels navigants techniques devant piloter l'appareil

III.2.4 Utilisation en aviation générale d'un aéronef inscrit sur une liste de flotte

Les aéronefs qu'une entreprise de transport aérien est autorisée à exploiter en transport public peuvent être exploités hors transport public par un tiers (autre société ou particulier) dans un cadre administratif assoupli :

- sans autorisation spécifique préalable de la DGACM et sans sortie de liste de flotte, et
- sans nécessité de recalage de l'entretien ni de nouvelle vérification de la conformité au transport public, par la DGACM à l'issue de la période d'exploitation hors transport public, si les principes suivants sont respectés :

- Accord : Un accord écrit est établi entre la société ou le particulier et l'entreprise de transport aérien qui précise les éléments suivants :
- *la liste nominative des personnes autorisées à piloter l'aéronef dans le cadre de cet accord ;*
- les conditions d'utilisation du CRM et de la LME
-les conditions d'entretien de l'aéronef.

Cet accord est signé par les deux parties et doit être envoyé en copie à la DGACM avant le début de l'utilisation hors transport public.

- Pilote(s) : les personnes autorisées à piloter l'aéronef ont fait l'objet d'une formation ou information préalable par le transporteur aérien relative à l'usage du CRM et de la LME ; la qualification et l'expérience récente du ou des pilotes sont conformes aux exigences réglementaires.

- Entretien : l'entreprise de transport aérien demeure responsable du suivi de navigabilité de l'aéronef. Le cadre d'entretien est celui défini dans son MME et dans le manuel d'entretien ;

- Compte rendu matériel (CRM) : il est rempli pour chaque vol ; l'accord expose les modalités de transmission du CRM et de toute information d'ordre technique au Responsable désigné entretien, lequel conserve l'entière responsabilité du suivi technique ; à cet égard, il garde la possibilité d'interrompre, si nécessaire, l'utilisation de l'aéronef ;

- Utilisation de l'aéronef : l'accord conclu entre le transporteur aérien et le tiers exclut explicitement l'utilisation en transport public de l'aéronef par ce dernier ;

- Modification du Manuel d'exploitation : les principes décrits ci-dessus sont repris dans le manuel d'exploitation.

III.2.5. Transferts successifs d'un aéronef entre exploitants nationaux

Une compagnie nationale peut vouloir louer à une autre compagnie nationale un appareil coque nue pour des périodes courtes et de manière répétitive. A titre d'exemple, une compagnie peut vouloir louer coque nue un appareil à une autre compagnie tous les week-end pendant plusieurs semaines. Dans ce cas, la DGACM n'a pas toujours la possibilité matérielle d'émettre en temps voulu les autorisations correspondantes. De plus, les visites de conformité normalement prévues lors d'inscriptions sur la liste des aéronefs qu'un transporteur aérien est autorisé à exploiter, ne paraissent pas dans ce cas avoir d'utilité. Il est possible d'envisager de telles opérations dans la mesure où, à tout moment, les responsabilités en matière d'exploitation et d'entretien sont connues et acceptées. La configuration de l'appareil ne devra pas nécessiter une formation particulière des pilotes de la compagnie à qui est loué l'aéronef.
Les points suivants devront notamment être examinés :

- les retraits d'un CTA et inscriptions sur l'autre CTA ne sont effectifs qu'après un courrier ou une télécopie des deux compagnies concernées précisant notamment la date et l'heure de transfert.
- la documentation de la compagnie qui exploite ponctuellement l'appareil concerné devra prendre en compte l'exploitation de cet appareil.

- l'incidence sur la formation des personnels navigants devra être examinée (tenue de CRM, chargement, équipement cabine etc….)
- les autorisations particulières qui pourraient être éventuellement nécessaires pour l'exploitation de l'appareil concerné devront prendre en compte l'exploitation de cet appareil.
- les conditions d'entretien de cet appareil devront être précisées dans le MME des deux compagnies. Il devra notamment être indiqué comment les responsabilités prévues à RC-OPS 1 M 020 sont assurées.

Un courrier de la DGACM précisera l'ensemble des conditions prescrites.

III.2.6. Maintien du certificat de transporteur aerien sans aéronef

Il arrive que la liste des immatriculations des aéronefs qu'un exploitant est autorisé à exploiter, soit momentanément vide, soit pour des raisons qui sont propres à l'exploitant, soit à la suite d'un retrait autoritaire de la part des services techniques de contrôle.

Cela ne pose pas de problème pour un temps limité pour autant que les structures techniques restent en place. La société conserve la possibilité d'affréter, sous certaines conditions, auprès d'un autre transporteur aérien.

Une telle situation devient anormale après un certain temps de non exploitation. En effet, même si les structures sont censées être toujours en place, la DGACM ne peut plus être assurée de la capacité de l'exploitant à assurer la sécurité de l'exploitation si celle-ci devait reprendre. Conformément à RC-OPS 1 C 005, il importe que cela soit matérialisé par un retrait du Certificat de Transporteur Aérien.
Le principe suivant doit être appliqué : retrait systématique du Certificat de Transporteur Aérien après une période de six mois consécutifs sans aucun aéronef autorisé au transport aérien public. Cette période doit être considérée comme un maximum. En effet, s'il est manifeste que les structures techniques sont insuffisantes, le certificat pourra être retiré sans délai.

La DGACM s'efforcera, dans la mesure du possible, de prendre contact avec la société avant de procéder au retrait du Certificat.

Lorsqu'elle établira une fiche de données sans aéronef, la DGACM préviendra la société de l'échéance à laquelle le CTA sera retiré.

III.2.7. Demande d'un CTA conjoint entre plusieurs sociétés détenant chacune une licence de transporteur aérien

Il est possible, s'il existe une seule structure opérationnelle et technique, de délivrer un CTA unique à un groupe d'entreprises qui détiennent chacune une licence de transporteur aérien ou équivalent.

Afin de s'assurer que l'ensemble des activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent effectivement être financées et effectuées selon les normes requises conformément aux dispositions de l'OPS1, il apparaît nécessaire que des liens juridiques et économiques forts existent entre les différentes sociétés partageant le même CTA, tels que ceux existant entre une maison-mère et sa filiale ou entre des sociétés sœurs appartenant au même groupe. La location-gérance entre deux compagnies autorisées est un autre cas pouvant justifier l'existence d'un certificat de

transporteur aérien commun, que ces deux compagnies aient ou non des liens financiers.

En ce qui concerne les obligations au regard de l'OPS1 (Dirigeant Responsable, Responsables Désignés, Responsable Qualité et système qualité, Manuel d'exploitation, flotte), elles s'appliquent de façon unique au titulaire du CTA. En conséquence, il n'existe qu'un seul Dirigeant responsable, le Manuel d'exploitation (partie A) est unique, la flotte est nécessairement commune.

Il est toutefois possible, dans la mesure où certains appareils seraient plus particulièrement exploités sous la licence d'une des sociétés, de nommer des adjoints au Responsable indiqué ci- dessus plus particulièrement en charge des appareils concernés.

Dans le cadre défini ci-dessus, les vols en transport public commercialisés par l'une ou l'autre des sociétés figurant sur le CTA, sont exploités sous la seule responsabilité technique du titulaire du CTA qui détient l'ensemble des moyens techniques.

Cependant, chaque compagnie conserve la responsabilité générale (non spécifiquement technique) à l'égard des passagers et des tiers, pour les vols qu'elle commercialise sous son pavillon. De ce fait, chacune des sociétés titulaires d'une licence d'exploitation de transporteur aérien figurant sur un même CTA est tenue de respecter les dispositions financières et économiques en vigueur.

CHECK-LIST de VISITE de CONFORMITE

Conformité des équipements d'un avion à la réglementation opérationnelle RC-OPS 1 (Visite)

Cette visite s'inscrit en supplément de la visite de conformité au règlement de navigabilité

(1) CARACTERISTIQUES GENERALES DE L'APPAREIL

<table>
<tr><td colspan="3">Compagnie</td></tr>
<tr><td>Type d'appareil</td><td colspan="2">Classification PEL1</td></tr>
<tr><td></td><td>Monopilote</td><td>Multipilote</td></tr>
<tr><td>N° de série</td><td colspan="2">Immatriculation</td></tr>
<tr><td>Année de délivrance du CDN de type</td><td colspan="2">Date d'émission du Certificat d'immatriculation</td></tr>
<tr><td>Année de délivrance du 1^{er} CDN individuel</td><td colspan="2">Masse maxi au décollage (du CDN individuel)
(MTOW)</td></tr>
<tr><td colspan="3">Sièges installés en poste de pilotage</td></tr>
<tr><td colspan="3">Pilotes</td></tr>
<tr><td colspan="3">Mécaniciens navigants</td></tr>
<tr><td colspan="3">autres</td></tr>
<tr><td colspan="3">Sièges PNC installés en cabine</td></tr>
<tr><td colspan="3">PNC requis pour la CMASP</td></tr>
<tr><td colspan="3">Configuration maximale approuvée en sièges passagers (CMASP)</td></tr>
<tr><td colspan="3">Version aménagement compagnie</td></tr>
<tr><td colspan="2">Avion pressurisé : OUI / NON</td><td>FL maxi certifié :
FL maxi en exploitation :</td></tr>
<tr><td colspan="3">Régime de vol : ∗ IFR ∗ VFR jour ∗ VFR nuit</td></tr>
<tr><td colspan="2">Nom et fonction du contact compagnie</td><td>Tél. :
Fax. :
Email :</td></tr>
<tr><td>Conditions d'exploitation prévues :</td><td colspan="2">∗ B-RNAV
∗ MNPS
∗ RVSM
∗ Survol de l'eau
∗ Autres (Préciser)</td></tr>
</table>

(2) Check-list de visite de conformité des équipements d'un avion à RC-OPS 1

Toutes les informations (critères, dates…) figurant dans les colonnes " Remarques " de cette check-list ne sont données qu'à titre indicatif. Il appartient aux inspecteurs de vérifier leur compatibilité avec la Réglementation

Type de l'appareil :			*Immatriculation :*		
Extérieur					
réf. RC OPS 1	**EQUIPEMENTS**	**REMARQUES**	**NOMBRE**		**CONFORME O / N**
			Exigé	**Installé**	
K 015	**FEUX**	système de feux anti-collision	1		
		Si vol de nuit : des feux de position et de navigation + feux maritimes si amphibie ou hydravion			
		Si vol de nuit : 2 phares d'atterrissage (ou 1 avec 2 filaments)			
K.085 à **K.110**	**ENREGISTREUR DE VOL** (paramètres et conversation)	*Voir rubrique spécifique sur les enregistreurs (voir spécifications techniques de l'équipement)* *Vérifier dispositif repérage subaquatique sur l'enregistreur.* *Vérifier l'existence des grilles de décodage*			
K.170	**ZONES DE PENETRATION FUSELAGE** si existantes : rouge ou jaune	- marques d'angle : 9 cm x 3 cm - si distance entre les marques sup. à 2 m, marques intermédiaires			
K.175	**MARQUAGE EXTERIEUR DES ISSUES DE SECOURS**:				

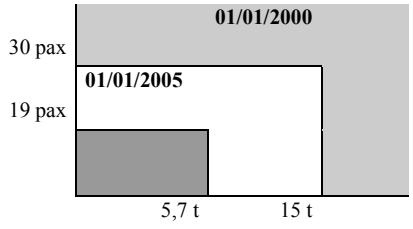
Enregistreurs de paramètres et de conversations					
réf. RC OPS 1	**EQUIPEMENTS**	**REMARQUES**	**NOMBRE**		**CONFORME O / N**
	FDR/ CVR	*Voir notamment les vérifications possibles en poste (alimentation…)* *- relever références des appareils*	**Exigé**	**Installé**	
K.085	**ENREGISTREUR DE CONVERSATION 1** (normes Eurocae ED 56 A de déc 93)	Enregistrement 2 dernières heures (ou 30 mn si ≤5t7)			
		Réf. équipement :			
K.090	**ENREGISTREUR DE CONVERSATION 2** (normes Eurocae ED 56 fév 88 ou ED 56 A de déc 93)	Enregistrement 30 dernières mn			
		Réf. équipement :			
K.095	**ENREGISTREUR DE CONVERSATION 3** (normes Eurocae ED 56 fév 88 ou ED 56 A de déc 93)	Enregistrement 30 dernières mn			
		Réf. équipement :			
K.100	**ENREGISTREUR DE PARAMETRES 1** (normes Eurocae ED 55 mai 90)	Numérique Enregistrement 25 dernières heures			
		Réf. équipement :			
K.105	**ENREGISTREUR DE PARAMETRES 2** (normes Annexe 6 OACI 5ème éd)	Numérique Enregistrement 25 dernières heures			
		Réf. équipement :			
K.110	**ENREGISTREUR DE PARAMETRES 3** (normes Annexe 6 OACI 5ème éd)	Numérique Enregistrement 25 dernières heures			
		Réf. équipement :			

Exigences réglementaires :

Enregistreurs de conversation: synthèse des exigences par catégorie d"avion		
MTOW > 5,7 t	Tous avions RC-OPS1.K.095 CVR 3	Tous avions RC-OPS 1.K.085 CVR 1

< 5,7 T	Pas d"exigence	Tous avions multimoteurs à turbine de CMASP >9 OPS 1.K.090 CVR 2	Tous avions multimoteurs à turbine de CMASP > 9 OPS1.K.085 CVR 1
		1er CDNi ≥1/1/90	1er CDNi ≥1/4/98

Enregistreurs de paramètres : synthèse des exigences par catégorie d"avion	
IEM OPS K.100; K.105; K.110	Cf tableau de l'IEM OPS 1.K.100, 1.K.105, 1.K.105 et app.1 AMC correspondante (masse :seuils à 5t7 et 27 t) (1er CDNi : seuils au 1/1/87, 1/1/89, 1/4/98)

Poste (1)					
réf. RC OPS 1	**EQUIPEMENTS**	**REMARQUES**	**NOMBRE**		**CONFORME O / N**
			Exigé	**Installé**	
K.010	**FUSIBLES** (rechange)	10% OU 3 de chaque calibre			
K.015	**ECLAIRAGE INSTRUMENTS**	Système pour l'éclairage de l'ensemble des instruments et équipements "indispensables"	1		
	TORCHE ELECTRIQUE		1 par PN		
K.020	**ESSUIE GLACES** *ou dispositif équivalent*	1 par poste pilote… sauf si avion ≤ 5,7 t			
K.040	**AVERTISSEUR D'ALTITUDE**	1 si turboprop (> 5,7 t ou > 9 pax) ou réacteur 0 si ≤ 5,7 t et > 9 pax et CDN <04/1972 *avertissement Zp sélectionnée en montée et descente, ainsi qu'écart par rapport à Zp sélectionnée (au moins sonore)*			
	AVERTISSEUR D'ALTITUDE CABINE	1 si avion pressurisé *(avertisseur altitude cabine > FL100)*			
K.045	**DISPOSITIF AVERTISSEUR DE PROXIMITE DU SOL**	1 si avion > 5,7 t ou > 9 pax 1 EGPWS si avion à turbine >15t ou >30 pax et 1er CDNi ≥1/01/2001 1 EGPWS si avion à turbine >5,7t ou >9 pax et 1er CDNi ≥1/01/2003 à compter du 1/01/2005 1EGPWS si avion à turbine >15t ou >30 pax			
K.050	**ACAS II**	1 si avion à turbines, à partir de :  			
K.05	**RADAR MTO**	1 si avion pressurisé ou			

5		avion non pressurisé > 5,7 t ou avion non pressurisé > 9 pax (sauf VFR de jour) pour avion pressurisé hélice **<u>et</u>** ≤ 5,7t **<u>et</u>** ≤ 9 pax : *détecteur orage suffit*			
K.060	**EQUIPEMENTS VOL EN CONDITIONS GIVRANTES**	1 éclairage ou détection de formation de glace si vol de nuit			
K.065	**RADIATIONS COSMIQUES**	1 si avion exploité > FL 490 (15 000 m) *Affichage instantané + somme cumulée ou système d'échantillonnage trimestriel*			
K.070	**SYSTÈME INTERPHONE PNT**	1 si PEQ ≥ 2			

Poste (2)					
réf. RC OPS 1	**EQUIPEMENTS**	**REMARQUES**	**NOMBRE**		**CONFORME O / N**
			Exigé	**Installé**	
K.075	**SYSTEME INTERPHONE EQUIPAGE**	1 si MTOW>15t ou pax >19 …sauf CDN<04/1965 *Indépendant du PA, délai < 10 s , normal / urgence en bilatéral (si système d'alerte non-visuel, vérifier existence consignes sonores). Vérifier accessibilité depuis postes PNC, et proximité des issues.* *Vérifier communication possible depuis chaque compartiment pax, office..* *Vérifier communication bilatérale sol*			
K.080	**SYSTEME ANNONCE PAX**	1 si pax > 19 *délai < 10 s, audible de partout*			
K.115	**HARNAIS DE SECURITE**	1 par PN *tout siège du poste: harnais+autobloquant (ceinture avec baudrier possible pour MTOW ≤5,7t, ceinture possible pour MTOW≤2,7t)*			
K.125 **S.025**	**PORTE**	1 si avion certifié > 19 pax *- verrouillage de l'intérieur* *- panneau "Réservé à l'équipage" (panneau sens interdit insuffisant) si MTOW >45,5t ou pax >60* *- système verrouillage et déverrouillage depuis chaque siège PNT* - porte résistante aux intrusions et projectiles			
K.135	**TROUSSE D'URGENCE**	1 si avion > 30 pax **<u>et</u>** si > 60 mn de vol d'un a/d à vitesse de croisière normale			
K.145 **K.150**	**O2 SUBSISTANCE PNT**	Exigé si vol à Zp = 10000 ft <u>Avions pressurisés :</u> Quantité suffisante pour alimenter tous les occupants pendant : Totalité du temps de vol où Zp = 13000 ft **<u>et</u>** totalité du vol où 10000			

Poste (2)					
réf. RC OPS 1	**EQUIPEMENTS**	**REMARQUES**	**NOMBRE**		**CONFORME O / N**
			Exigé	**Installé**	
		ft = Zp = 13000 ft après les 30 premières minutes, mais en aucun cas inférieure à : - 30 mn pour avions certifiés = FL 250 **<u>ou</u>** - 2 heures pour avions certifiés = FL 250 + masques à pose rapide si avion pressurisé volant au dessus du FL250. <u>Avions non pressurisés :</u> Quantité suffisante pour alimenter tous les occupants pendant : Totalité du temps de vol où Zp = 10000 ft			
K.155	**EQUIPEMENT DE PROTECTION RESPIRATOIRE** autonomie 15 mn	1 par PNT *pour avion pressurisé ou avion non pressurisé et MTOW > 5,7 t ou CMASP > 19* *Alimentation et quantité commune possible avec O2 subsistance* *Vérifier possibilité communication intégrée (radio, interphone PNT, PNC, PA…)* *Vérifier présence d'une protection des yeux* *Si pas de PNC et avion pressurisé et PEQ 2 (ou fonction procédures d'urgence : cas feu cabine) bouteille portable (sangle) + masque adapté à proximité.* *Si bouteille utilisée également pour premier secours pax (si exploité>FL250), vérifier présence 2 embouts dont un au moins 4l/mn.*			
K.160	**EXTINCTEUR**	Halon 1211 ou agent équivalent	1		
K.165	**HACHE / PIED DE BICHE**	1 si MTOW > 5,7 t ou CMASP > 9			

Poste (2)					
réf. RC OPS 1	**EQUIPEMENTS**	**REMARQUES**	**NOMBRE**		**CONFORME O / N**
			Exigé	**Installé**	
K.180	**DISPOSITIFS D'EVACUATION D'URGENCE** (PNT)	1 par issue si sa hauteur / sol > 1,83 m, train sorti **ou** , pour avion dont 1ère demande CDN de type ≥ 1/4/00, si sa hauteur / sol > 1,83 m, train rentré			
K.200	**GILET DE SAUVETAGE**	1 par siège si survol d'une étendue d'eau à plus de 50 NM de la côte **ou** aérodrome où la trajectoire de décollage ou d'approche se situe au-dessus de l'eau et probabilité d'amerrissage forcé existe			

Poste (3) *Instruments de vol et de navigation et équipements associés*						
	RC-OPS K.025 : K.030 / K.035	**VOLS VFR DE JOUR**		**VOLS IFR OU DE NUIT**		**CONFORME O / N**
	Instrument	**1 PNT**	**2 PNT *(note 4)***	**1 PNT**	**2 PNT**	
	(a)	**(b)**	**(c)**	**(e)**	**(f)**	
1	**compas magnétique**	1	1	1	1	
2	**Chronomètre de précision**	1	1	1	1	
3	**Indicateur OAT**	1	1	1	1	
4	**Altimètre sensible**	1	2	2 *(note 7)*	2 *(note 7)*	
5	**Anémomètre**	1	2	1	2	
6	**Système de réchauffage Pitot**	1 (*note 5*)	2 *(note5)*	1	2	
7	**Indicateur de panne de réchauffage Pitot**	-	-	1 *(note 6)*	2 *(note 6)*	
8	**Variomètre**	1	2	1	2	
9	**Indicateur de virage et dérapage <u>OU</u> coordinateur de virage**	1 *(note1)*	2 *(note 1 et 2)*	1 *(note 3)*	2 *(note 3)*	
10	**Horizon artificiel**	1 *(note 1)*	2 *(note 1 et 2)*	1	2	
11	**Conservateur de cap gyroscopique**	1 *(note 1)*	2 *(note 1 et 2)*	1	2	
12	**Horizon artificiel de secours**	-	-	1- *(note 8)*	1 *(note 8)*	
13	**Machmètre**	exigé pour chaque pilote si limitations de compressibilité n‟apparaissent pas sur les anémomètres				
14	**Micro-casque,**	1	2	1 *(note 9)*	2 *(note 9)*	
15	**Porte-cartes (éclairé de nuit)**			1	1	
16	**2 systèmes indépendants de mesure de pression statique.**			2 *(note 10)*	2 *(note 10)*	

17	**Pilote automatique**			1		

Note 1 : Pour les vols locaux (de A à A, rayon 50 NM, durée maximale 60 minutes), les instruments dans les séries 9(b) 10 (b) et 11 (b) peuvent être remplacés soit par un indicateur de virage et de dérapage soit par un coordinateur virage intégrant un indicateur de dérapage, soit par un horizon artificiel et un indicateur de dérapage.
Note 2 : Les instruments de remplacement autorisés par la note (1) doivent être prévus à chaque place pilote.
(Note 3 : Pour les vols IFR ou les vols de nuit, un indicateur de virage et de dérapage est requis.
(Note 4 : Lorsque 2 PNT sont exigés au titre de la réglementation opérationnelle.
Note 5 : Lorsque la MTOW est >5,7t ou CMASP> 9 et le CDNi ≥ 1/04/99
Note 6 : Lorsque la MTOW est >5,7t ou CMASP> 9 et le CDNi ≥ 1/04/98
Note 7 : Ces altimètres doivent être à compteurs à tambours et aiguille ou équivalent au plus tard le 28 mars 2005.
Note 8 : Lorsque la MTOW est >5,7t ou CMASP> 9
Note : Pour les vols IFR ou les vols de nuit, les micro-casques sont commandés par un ***alternat situé sur le manche***
Note 10 : 1 système de mesure de pression statique et prise statique de secours si avion à hélices $\leq$ 5,7t

Poste (4)

Instruments de vol et de navigation et équipements associés

Précisions supplémentaires

Compas : ***vérifier présence grille de compensation et affichage conditions associées.***

Chrono: précision = heures, minutes, secondes. Montre pilote pas acceptée, seulement en tolérance LME.

OAT : lecture directe ou indirecte possible, degrés Celsius (Fahrenheit seulement non acceptable).grille de conversion OAT/SATou TAT acceptable

Alti sensible : Ni les altimètres à 3 aiguilles, ni les altimètres à tambour et aiguille ne satisfont cette exigence. Graduation en ft. Calage hpa ou mb (en hg seulement, non acceptable).

Anémo : en nœuds (échelle Km/h ou Mph seulement non acceptable). Si double échelle, vérifier que les procédures font référence à des vitesses exprimées dans l'unité de l'échelle extérieure (plus lisible)

Réchauffage pitot : pour les petits (MTOW<5t7 et CMASP <9pax) et avions récents (1er CDNi ≥1/4/98), l'exigence s'applique pour les vols IFR et de nuit

Indicateur panne réchauffage pitot : 1 seul voyant acceptable sous condition (voir AMC)

Horizon de secours : doit être utilisable depuis chaque place pilote avec possibilité d'alimentation et éclairage indépendant 30 mn mini (sauf pour avion MTOW <5t7 et CMASP > 9 avec secours panneau gauche). De plus, témoin alimentation secours obligatoire. Si horizon de secours certifié JAR 25/ FAR25, indicateur de virage et dérapage peuvent être remplacés par indicateurs de dérapage. Formellement, si l'horizon de secours n'est pas utilisable sur 360 °, des indicateurs de virage sont requis: possibilité de composer avec cette exigence,

Casque : vérifier la possibilité de réglage morphologie pilote.

Pilote automatique :distinction à faire entre PA 3 axes nécessaire si étape >2 heures et PA maintenant altitude et cap(1.655)

Exigences communes : moyen de s'assurer du bon fonctionnement des instruments (alarme, flag..). Il faut aussi vérifier la présence d'étiquettes INOP pour les équipements tolérés en panne dans le cadre de la LME.

Poste (5)
Equipements supplémentaires

réf. RC OPS 1	*Equipements*	*Remarques*	**NOMBRE**		**CONFORME O / N**
			Exigé	**Installé**	
L.015	**BOITE DE MELANGE**	1 par PNT si vol IFR			

	AUDIO	*PNT requis au titre de la réglementation opérationnelle*			
L.020	**VFR** (sur les routes navigables par repérage visuel au sol)				
	RADIO		1		
L.025 **+note 1** **MEL POLICY**	**IFR ET VFR (**sur les routes non navigables par repérage visuel au sol)				
	RADIO VHF	*Indépendante = 2 antennes* *Vérifier espacement 8.33 si FL>245* *Vérifier 760 canaux sinon.*	2		
	RADIO HF	Si requis (traversée océanique ou désertique…), MNPS	2		
	SATCOM (*à titre indicatif)*	Non obligatoire, mais si un HF est INOP, SATCOM peut être utilisé	0		

Note 1 : S'assurer de la conformité des équipements de communication et de navigation avec les exigences de performance d'immunité FM des services de la Circulation Aérienne

Poste (6)					
réf. RC OPS 1	*Equipements*	*Remarques*	**NOMBRE**		**CONFORME O / N**
			Exigé	**Installé**	
L.025	**VOR**	1 système de réception VOR 2 si navigation basée uniquement sur VOR *vérifier espacement 25 Khz*			*(1)*
	ADF	1 système ADF 2 si navigation basée uniquement sur ADF			*(1)*
	DME	1 système DME 2 si navigation basée uniquement sur DME			*(1)*
	ILS/MLS	1 système ILS (ou MLS) lorsque exigé en approche *Vérifier espacement 25 Khz*			
	MARKER	1 système récepteur de balise Marker lorsque exigé en approche			
	SYSTEME DE NAVIGATION DE SURFACE	1 système de navigation de surface lorsque la route suivie l'exige			
	GPS	*Si installé, vérifier que son installation fait l'objet d'une modification approuvée.* *Si utilisé pour B-RNAV, idem.*			
	CONFORMITE RNP	*RNP 5 pour **B-RNAV.*** *Demander copie de la fiche d'approbation de modification BRNAV pour l'équipement sur l'avion concerné (GPS notamment)*			
L.035	**SYSTEME LRNS** *(Système de navigation longue distance)*	pour **MNPS** sur routes spéciales notifiées *interface visible et utilisable par chaque PNT*	1		
		pour **MNPS** sans restrictions *visibles et utilisables par chaque PNT*	2		
L.040	**SYST. INDEPENDANTS DE MESURE D'ALTITUDE**	pour **RVSM**	2		

	SYSTEME AVERTISSEUR D'ALTITUDE	pour **RVSM**	1		
	SYST AUTO DE CONTROLE D'ALTITUDE	pour **RVSM**	1		
	SSR *(Transpondeur radar secondaire de surveillance)*	pour **RVSM**	1		

Note 1 : Si moins de deux équipements, s"assurer de la conformité au régime et à la zone d"exploitation

Cabine (1)					
réf. RC OPS 1	**EQUIPEMENTS**	*Remarques*	**NOMBRE**		**CONFORME O / N**
			Exigé	**Installé**	
	ININFLAMMABILITE COUSSINS	Exigée si MTOW> 5,7 t **et** pax > 9 **et** CDN type ≥ 1/1/1958			
	MARQUAGE ITINERAIRE EVACUATION SOL	Exigé si pax ≥ 30 **et** CDN type ≥ 1/1/1958			
	ISSUE TYPE III	Si avion de MTOW > 5t7 et pax > 19 séquence d'ouverture décrite *dispositions légèrement différentes selon année CDN de type (avant ou après 1/3/87)*			
	COULOIR D'ACCES	Issue type III : largeur 25 cm au moins			
	EFFACEMENT SIEGES / ACCOUDOIRS	Manœuvre simple d'effacement acceptable			
	CONCEPTION SIEGE	Siège situé près d'issue type III conçu afin d'éviter coincement d'un pied ou d'une autre partie du corps			
B.135	**CONTENEUR (ANTI FEU)**	Si impossibilité de conservation au sol des infos appropriées, présence d'un conteneur à l'épreuve du feu.			
D.165	**ARRIMAGE (fret et cabine pax)**	Des moyens d'arrimage et de rangement doivent exister en cabine et en soute.			
D.115	**NOTICE INDIVIDUELLE DE SECURITE**	1 par siège passager *Vérifier conformité au manex*			
K.015	**ECLAIRAGE CABINE**	1 système d'éclairage de tous les compartiments pax *Alimentation par le circuit électrique de bord*			
K.115	**SIÈGES-HARNAIS PNC**	1 ceinture et 1 harnais par siège PNC et par siège			

		observateur + siège PNC près des issues de plain pied			
	SIEGES-CEINTURES PAX	1 ceinture par siège passager			
	RETENUE ENFANTS	1 ceinture à boucle supplémentaire ou autre système par bébé			
K.120	**CONSIGNES**	Consignes "Attachez vos ceintures" "Défense de fumer" visible par tous les passagers et les PNC… sauf si tous les sièges sont visibles depuis le poste			

Cabine **(2)**					
réf. RC OPS 1	**EQUIPEMENTS**	*Remarques*	**NOMBRE**		**CONFORME O / N**
			Exigé	**Installé**	
K.125	**RIDEAUX ET PORTES INTERIEURS**	-système pour maintenir ouverts -étiquette (obligation ouverture au décollage et att) -système déverrouillage portes			
K.130	**TROUSSE DE PREMIERS SECOURS**	1 par tranche (complète ou incomplète) de 100 sièges (4 trousses au maximum) *vérifier présence liste médicaments, quantité, validité*			
K.145	**O_2 SUBSISTANCE AVIONS PRESSURISES**	- PNC requis : si exploité > 25000 pieds, prises et masques disponibles et/ou équipements portatifs réservés aux PNC requis répartis uniformément dans la cabine - PAX (y compris les bébés) et PN en supplément : - si exploité > 25000 pieds **ou** - si Zp ≤ 25000 pieds **et** descente en sécurité jusqu'à 13000 pieds > 4 minutes **et** 1er CDNI > 09/11/1998 : ➔ masques à présentation automatique en nombre supérieur de 10% au nombre de sièges *(répartition uniforme des 10% dans la cabine)* - PAX alimentation (prises, masques) conforme à l"app.1 de l"OPS1.770 - PAX (exception) règle des 10% : si FL certifié <250, et possibilité descente à 13 000 ft < 4 mn *(capacité avion et réseau compagnie)*			

		Pour les quantités d'oxygène, vérifier la contenance de la bouteille, par rapport aux quantités exigées en app.1			
K.150	**O2 SUBSISTANCE AVIONS NON PRESSURISES**	Requis si exploité > 10 000 ft Cf app.1 à l'OPS 1.775 (une bouteille portative peut être suffisante pour les pax si PEQ 2 et exploité < 13 000 ft)			

Cabine **(3)**					
réf. RC OPS 1	**EQUIPEMENTS**	**REMARQUES**	**NOMBRE**		**CONFORME O / N**
			Exigé	**Installé**	
K.140	**O_2 PREMIERS SECOURS**	Si vol > FL 250 Quantité suffisante pour 1 pax si Nbr pax< 100 2 pax si Nbr pax ≥ 100 pendant Zp cabine > FL 80 mais ≤FL 150 avec PNC Au moins 2 systèmes distributeurs *Débit 2-4 litres/mn/personne STPD* *Equipement portatif : vérifier présence sangle.*			
K.155	**O_2 PROTECTION RESPIRATOIRE** autonomie 15 mn	1 par PNC requis si avion pressurisé **ou** avion non pressurisé de MTOW > 5,7 t ou CMASP > 19 Equipement portatif supplémentaire pour PNC à proximité extincteurs *PBE ou bouteille + full-face (en plus de celui requis au poste de travail)* *Les masques ne doivent pas empêcher les communications PNC/PNT et PNC/PAX (éventuellement prévoir un mégaphone)*			
K.155	**PROTEC SUPPLEMENT**	Exigées si avion cargo ou 2ème pont			

<table>
<tr><td>K.160</td><td>EXTINCTEURS A MAIN</td><td>
<table>
<tr><th>configuration max. approuvée en sièges</th><th>nombre d'extincteurs requis</th><th>nombre minimum de halon</th></tr>
<tr><td>7 à 30</td><td>1</td><td>-</td></tr>
<tr><td>31 à 60</td><td>2</td><td>1</td></tr>
<tr><td>61 à 200</td><td>3</td><td>2</td></tr>
<tr><td>201 à 300</td><td>4</td><td>2</td></tr>
<tr><td>301 à 400</td><td>5</td><td>2</td></tr>
<tr><td>401 à 500</td><td>6</td><td>2</td></tr>
<tr><td>501 à 600</td><td>7</td><td>2</td></tr>
<tr><td>601 et plus</td><td>8</td><td>2</td></tr>
</table>
Lorsqu'un avion est pourvu d'un 2ème pont, ce pont doit être considéré comme un avion indépendant et au moins un extincteur doit être placé dans ou près de chaque galley situé sur ce 2ème pont.
</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>K.165</td><td>HACHE / PIED DE BICHE</td><td>1 si CMASP > 200

à l'arrière, non visible des pax</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>K.180</td><td>EVACUATION URGENCE</td><td>1 dispositif nécessaire si h > 1,83 m

(apprécié de 2 façons selon date demande CDN type)</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="6">Cabine (4)</td></tr>
<tr><td>réf. OPS 1</td><td>EQUIPEMENTS</td><td>REMARQUES</td><td colspan="2">NOMBRE</td><td>CONFORME O / N</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>Exigé</td><td>Installé</td><td></td></tr>
<tr><td>K.185</td><td>MEGAPHONE</td><td>1 si pax > 60
2 si pax ≥ 100.

Positionnement à vérifier</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>K.190</td><td>ECLAIRAGE DE SECOURS
<table>
<tr><th>Nombre Pax</th><th>Eclairage</th></tr>
<tr><td>pax ≤ 9 et vol de nuit</td><td>a</td></tr>
<tr><td>9 < pax ≤ 19
certif. JAR 23/25</td><td>a + b + c</td></tr>
<tr><td>9 < pax ≤ 19
non certif. JAR 23/25</td><td>a</td></tr>
<tr><td>pax > 19</td><td>a + b + c + d + e</td></tr>
</table>
</td><td>Eclairage:
a) général cabine
b) intérieur zone issues secours
c) signes et marquage issues secours
d) extérieur issues secours passagers (2 cas selon CDN type <>1/5/72)
e) chemin lumineux si CDN type ≥ 1/1/1958, et conforme JAR/FAR 25 si pax ≥ 30</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>K.195</td><td>ELT AUTOMATIQUE fonctionnant à l'impact</td><td>1 ELT à l'arrière.

Fréquences d'émission selon annexe 10 OACI.
NB :apporter une attention</td><td>1</td><td></td><td></td></tr>
</table>

		particulière à la notion de probabilité de transmission maximisée/ antenne extérieure…			
K.200	**GILETS DE SAUVETAGE**	1 par siège si survol d'une étendue d'eau à plus de 50 NM de la côte **ou** si aérodrome où la trajectoire de décollage ou d'approche se situe au-dessus de l'eau et probabilité d'amerrissage d'urgence non nulle *Muni d'une balise lumineuse de survie* *Vérifier si gilets adulte compatible enfant plus de 2 ans ou gilets spécifiques.* *Vérifier gilets Bébés ou équivalent (équivalence à préciser)* *Coussins non acceptés.*			

Cabine (5)					
réf. RC OPS 1	**EQUIPEMENTS**	**REMARQUES**	**NOMBRE**		**CONFORME O / N**
			Exigé	**Installé**	
K.205	**CANOTS**	En nombre suffisant pour transporter l'ensemble des personnes si : D >120 mn de vol ou >400 Nm à N-1 moteurs **ou** D >30 mn de vol ou >100 Nm à N moteurs *Canots munis de balise lumineuse de survie et équipement de survie adapté.* *2 ELT(S) dont 1 ELT(AP) éventuellement*			
K.210	**EQUIPEMENT DE SURVIE**	Si l'avion est exploité au dessus de régions où les SAR seraient particulièrement difficile : - 1 équipement de signalisation pour signaux de détresse pyrotechniques - au moins 1 ELT - 1 équipement de survie complémentaire			
	ISSUES INUTILISABLES	Moyens d'indiquer que l'issue est inutilisable.			

Toilettes					
réf. RC OPS 1	**EQUIPEMENTS**	**REMARQUES**	**NOMBRE**		**CONFORME O / N**
			Exigé	**Installé**	
	ININFLAMMABILITE MATERIAUX TOILETTES	Conforme JAR / FAR 25			
	INTERDICTION DE FUMER	(en français et autre langue OACI) ou pictogramme	1/face de porte		

	CENDRIER AMOVIBLE	côté cabine			
	RECIPIENTS	objets ne peuvent pas ressortir			
	DETECTEUR FUMEE	1 par toilette si pax ≥ 30			
	EXTINCTEUR AUTOMATIQUE	1 par poubelle si pax ≥ 30 *pastille test ou manomètre*			

Hydravion / Amphibie					
réf. RC OPS 1	**EQUIPEMENTS**	**REMARQUES**	**NOMBRE**		**CONFORME O / N**
			Exigé	**Installé**	
K.215	**ANCRE**		1		
	SIGNAUX SONORES ANTICOLLISION				

Bilan - Observations

Date	**Nom de(s) l'inspecteur(s)** *Name of inspector(s)*
	Signature(s) *Signature*

Liste des exigences techniques pour l'inscription d'un aéronef de même type

1. Copie des documents de bord (CI, CDN, CLN (si applicable), licence de station, fiche de pesée, assurance)

2. Convention de mise à disposition si la compagnie n'est pas propriétaire de l'appareil

3. Modifications du Manuel d'exploitation

4. Provenance de l'appareil (autre entreprise de transport public ?)

5. Amendement du MME (ou MMOE)

6. Amendement du Manuel d'Entretien.

7. Situation technique de l'appareil : Etat des potentiels, recalage éventuel dans le cycle d'entretien prévu au manuel d'entretien

8. Réalisation de la visite de conformité de l'aéronef (conformité des équipements et instruments de bord au règlement RC-OPS1)

9. Confirmation, le cas échéant, par l'Autorité compétente, du retrait de l'aéronef du CTA précédent

Complément aux exigences techniques pour l'inscription d'un aéronef étranger

1. Dérogation éventuelle aux règlements nationaux.

2. Dérogations à RC-OPS 1 C 010(a) (1) (ii) (si nécessaire)

3. Délégation de surveillance aux autorités nationales par l'Etat d'immatriculation (ou accord sur les conditions d'exploitation et de surveillance de l'appareil)

4. Validation des licences des pilotes par l'Etat d'immatriculation

5. Confirmation, le cas échéant, par l'Autorité compétente, du retrait de l'aéronef du CTA précédent

Exigences techniques pour l'inscription d'un aéronef d'un nouveau type ou classe

Exigences relatives à un nouveau type ou classe

1. Amendement au manuel d'exploitation partie A

2. Amendement au manuel d'exploitation (partie B) dont notamment MEL, CDL (fournir les documents constructeur).

3. Amendement au manuel d'exploitation (partie D) (1)
Programmes des stages de l'exploitant et commandant de bord,

4. Manuel d'entretien et amendement du MCM

5. Modification du Manuel d'exploitation (partie D) (2)
Programme d'entraînement et contrôles périodiques des équipages,
Programme de formation des PNC.

6. Demande d'agrément des Personnels Navigants Techniques chargés d'effectuer les Adaptations en ligne (vols sous supervision) et les contrôles en ligne

7. Demandes de nomination d'examinateur de qualification de type ou de classe (TRE/CRE)

8. Demande d'autorisation d'emploi et, le cas échéant, du ou des simulateurs utilisés

9. Amendement au manuel d'exploitation (Partie C)*

10 Dossier BRNAV, RNP, RVSM*

11 Dossier d'autorisation Cat II/III*

12 Dossier ETOPS *

13 Dossiers spécifiques (pour les hélicoptères particulièrement)*

*Note : * si nécessaire*

Exigences relatives à l'aéronef

1. Copie des documents de bord (CI, CDN, CLN (si applicable), licence de station, fiche de pesée, assurance)

2. Convention de mise à disposition si la compagnie n'est pas propriétaire de l'appareil (si le CI ne porte pas mention de la location de l'appareil)

3. Provenance de l'aéronef (autre entreprise de transport public ?)

4. Situation technique de l'aéronef: Etat des potentiels, recalage éventuel dans le cycle d'entretien prévu au manuel d'entretien

5. Visite de conformité de l''aéronef (conformité des équipements et instruments de bord au RAF06.1

III.3. RENOUVELLEMENT DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN

Il est rappelé que l'exploitant doit formuler sa demande de renouvellement de CTA auprès de l'autorité au moins 30 jours avant la fin de la période de validité en vigueur (RC-OPS 1.C.015).

Le renouvellement de CTA est l'occasion pour la DGACM de faire le point sur les actions de surveillance menées depuis le dernier renouvellement de CTA et notamment sur les actions correctives mises en place par l'exploitant en réponse aux constats.

En fonction de la criticité des actions correctives non soldées, la DGACM décidera de renouveler ou non le CTA et selon quelle durée. Une réunion pourra être organisée avec l'exploitant pour faire le point. Dans la lettre de renouvellement de CTA, la DGACM pourra rappeler à l'exploitant les éventuelles actions critiques non soldées en fixant un délai de correction.

III.4. SUSPENSION ET RETRAIT DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN

Lorsqu'une ou plusieurs conditions nécessaires au maintien en état de validité du CTA (RC - OPS 1.C.010) n‟est plus respectées, l'inspecteur en charge de l'exploitant peut envisager la suspension ou le retrait du CTA.

Cette sanction ne sera décidée que sur l'avis d'une Commission constituée à cet effet par le Directeur de l'Aviation Civile. L'exploitant devra avoir la possibilité de s'expliquer devant cette Commission.

Sommaire du chapitre IV

EXPLOITANT NATIONAL-
APPROBATIONS / ACCEPTATIONS

IV.1. GENERALITES
IV.1.1. Introduction
IV.1.2. Méthode de délivrance d'une approbation/acceptation

IV.2.TABLEAUX
IV.2.1 Approbations / acceptations fondamentales
IV.2.2 Approbations / acceptations mentionnées dans les spécifications opérationnelles avions
IV.2.3 Approbations / acceptations particulières avions
IV.2.4 Approbations / acceptations délivrées par d'autres organismes

IV.3. FICHES DE PROCEDURES

IV.4. SUIVI DES APPROBATIONS / ACCEPTATIONS D"UN EXPLOITANT
- Annexe 1. Modèle de tableau de suivi des approbations/acceptations OPS 1

IV.5. GUIDES SPECIFIQUES D'APPROBATIONS / ACCEPTATIONS
IV.5.1 Guides d'approbations / acceptations fondamentales

- Annexe 1.1. Guide d'examen d'un manuel d'exploitation
- Annexe 1.2. Guide d'approbation des LME
- Annexe 1.3. Guide de vérification de l'acceptation / approbation d'une LMER
- Annexe 1.4. Guide d"acceptation de l"organisation d"un exploitant
- Annexe 1.5. Guide d'approbation d'un système d'entretien
- Annexe 1.6. Guide d'agrément des personnels navigants techniques chargés de l'adaptation en ligne et/ou du contrôle en ligne et/ou hors ligne
- Annexe 1.7. Guide d"approbation de la méthode de contrôle de l"exploitation
- Annexe 1.8. Guide d"acceptation de la méthode de catégorisation des aérodromes

IV.5.2 Guides d'approbations / acceptations mentionnées dans les spécifications opérationnelles

- Annexe 2.1. Guide relatif aux autorisations ETOPS
- Annexe 2.2. Guide d'autorisation de vol en espace MNPS / RVSM
- Annexe 2.3. Guide relatif aux autorisations LVP
- Annexe 2.4. Guide d'autorisation B-RNAV

IV.5.3. Guides d"approbations /.acceptations particulières

- Annexe 3.1. Guide d'approbation de la configuration maximale en sièges passagers

IV.1.GENERALITES

IV.1.1. INTRODUCTION

Chaque exploitant, chaque exploitation présentant des particularités, la réglementation ne peut pas envisager tous les cas possibles : une tentative dans ce sens rendrait le texte réglementaire excessivement lourd et probablement inexploitable. Il n"est, de plus, pas illogique de laisser aux exploitants une certaine flexibilité qui peut être source d"idées originales à condition bien entendu qu"elles permettent d"atteindre le niveau de sécurité recherché.

Ainsi, sur de nombreux points, le règlement RC-OPS ne donne que des spécifications générales ou de toutes manières insuffisantes pour décrire totalement les obligations de l"exploitant. Cette flexibilité ne doit pas être une source d"abaissement du niveau de sécurité. Aussi, le règlement prévoit que, lorsque cette souplesse existe, le point correspondant est soumis à l"approbation ou à l"acceptation de l"Autorité. Lorsqu"une AMC incluse dans le RC-OPS établit un Moyen Acceptable de Conformité, l"exploitant a toujours la possibilité de proposer un moyen de conformité différent qui doit alors être soumis à l"Autorité pour accord.

Dans la plupart des pays, approbation et acceptation ont des sens juridiques différents; la procédure de décision par l"Autorité peut être différente allant jusqu"à une décision explicite pour l"approbation et une décision implicite pour l"acceptation.

Dans le droit de certains pays, les termes " approbation " et " acceptation " ont les mêmes effets juridiques ; ils constituent de la part de l"administration une décision administrative individuelle susceptible de faire grief à celui à qui elle s"adresse et d"en engager la responsabilité administrative.

Il existe parfois en droit un principe selon lequel le silence gardé par l"Autorité administrative sur une demande vaut rejet de celle-ci. C"est-à-dire que, si l"administration ne se prononce pas sur une demande qui lui est faite, elle est censée avoir répondu négativement. Cette décision négative (dite décision implicite de rejet) est acquise dans le délai de droit commun (sauf texte contraire) qui est de mois. Cependant, la déontologie impose une réponse explicite de l'Administration même en cas de refus.

Toute approbation ou acceptation demandée par un exploitant doit donc être délivrée de manière explicite.

Cependant, toutes les approbations/acceptations ne se rapportent pas à des sujets d"égale importance ; leur traitement par l"administration peut présenter des formes différentes ; il a été ainsi possible de les classer en 4 catégories :

◊ **approbations / acceptations fondamentales**

Ce sont les approbations/acceptations qui sont indispensables à tout exploitant. Elles doivent en principe être délivrées avant la signature du Certificat de Transporteur Aérien ou avant l"inscription d"un type d"aéronef sur les Spécifications associées au CTA. Cependant, comme précisé au chapitre relatif au Certificat de Transporteur Aérien, il peut être considéré comme acceptable que certains aspects de l'exploitation (programmes de formation, manuels, système qualité, LME...) qui font l'objet d'une

approbation ou acceptation fondamentale et qui ne sont pas mis en œuvre dans leur totalité dès le début de l'exploitation puissent faire l'objet d'une approbation ou acceptation ultérieure.

Toute modification des conditions existantes au moment de la délivrance de l'approbation/acceptation doit faire l'objet d'une étude et d'une nouvelle approbation/acceptation de l'Autorité.

Le non respect des conditions de l'approbation / acceptation doit être considéré comme une violation de la réglementation qui peut remettre en question la validité du Certificat de Transporteur Aérien ou l'autorisation d'exploiter un certain type d'aéronef. Dès qu'elle est informée de cette violation, l'Autorité doit indiquer à l'exploitant les mesures correctives qui doivent être prises ainsi que les délais à respecter.

◊ **approbations mentionnées dans les spécifications opérationnelles**

Ces approbations sont liées à un type particulier d'exploitation. Un exploitant qui postule à pratiquer ce type d'exploitation doit préalablement obtenir l'approbation de l'Autorité. Les conditions de délivrance de cette approbation font souvent l'objet d'un document particulier qui n'est évidemment pas repris dans la réglementation OPS en raison de son caractère volumineux mais est simplement référencé (cette référence est rappelée dans le tableau).

Ces approbations font l'objet d'une mention dans les Spécifications opérationnelles associées au CTA.

Le non respect des conditions liées à ces approbations remet en cause l'autorisation d'exercer l'activité correspondante. Selon la gravité, l'Autorité peut suspendre l'activité correspondante et en supprimer la mention dans les Spécifications opérationnelles.

Il est à noter que la DGACM n'est pas toujours à même de savoir si l'exploitant a besoin d'obtenir certaines de ces approbations. C'est pourquoi les exploitants ont été informés qu'il est de leur ressort de demander les approbations liées aux spécifications opérationnelles qui les concernent, et que le dépôt du manuel d'exploitation ne peut en aucun cas être considéré comme une demande d'approbation et ne les dispense donc pas d'en effectuer la demande.

◊ **approbations / acceptations particulières**

Ces approbations et acceptations sont requises dans le RC-OPS dans deux cas :

- lorsque la réglementation prévoit la possibilité de s'écarter du cas général (ex : RC-OPS 1.B.125 : conditions de dispense d'emport du manuel de vol),

- lorsque les conditions d'exploitation sont particulières à l'exploitant et requièrent une approbation ou acceptation spécifique de l'autorité (ex : Appendice 1 au RC-RC-OPS 1.E 025 : formation sur avion pour les décollages par mauvaise visibilité lorsque aucun simulateur n'existe).

Il est à noter que la DGACM n'est pas toujours à même de savoir si l'exploitant a besoin d'obtenir certaines approbations/acceptations particulières. C'est pourquoi les exploitants ont été informés qu'il est de leur ressort de demander les approbations et acceptations particulières qui les concernent, et que le dépôt du manuel d'exploitation

ne peut en aucun cas être considéré comme une demande d"approbation ou d"acceptation et ne les dispense donc pas d"effectuer cette demande.

◊ **approbations et acceptations délivrées par d'autres organismes**

Certaines opérations nécessitent l"approbation d"organismes autres que la DGACM appartenant ou non au même pays En cas de problème rencontré par l"exploitant, la DGACM pourra intervenir auprès de l'organisme, ou de l"Autorité étrangère.

IV.1.2. METHODE DE DELIVRANCE D'UNE APPROBATION / ACCEPTATION

Le chapitre IV définit les procédures de traitement de toutes les demandes d"approbation / d"acceptation provenant des entreprises de transport aérien et requises par le RC-OPS1 selon la formalisation qui a semblé la mieux adaptée.

Tableaux

Les tableaux présentés en IV.2 listent toutes les autorisations et acceptations requises par le RC-OPS 1.

- le tableau IV.2.1 regroupe les approbations/acceptations fondamentales.
- le tableau IV.2.2 regroupe les approbations mentionnées dans les spécifications opérationnelles.
- le tableau IV.2.3 regroupe les approbations/acceptations particulières.
- le tableau IV.2.4 regroupe les approbations/acceptations délivrées par d'autres organismes.

Au sein de chaque tableau, les autorisations/acceptations sont classées en fonction des références du RC-OPS1 auxquelles elles se rapportent.

Dans ces tableaux :

◊ Les **approbations** sont notées en format " caractère normal ", les **acceptations** sont notées en format " *caractère italique* "

◊ Le Service qui délivre l"approbation ou l"acceptation est listée en colonne Autorité.

Fiches de procédures

◊ Chaque chiffre dans la colonne " procédure " renvoie au type de procédure à appliquer pour traiter l"approbation ou l"acceptation. Les fiches des différents types de procédures associées sont rassemblées en IV.3.

Formalisation des approbations ou acceptations

◊ La colonne " Observations " des tableaux fixe le type de document émis lié à chaque approbation ou acceptation.

◊ L"acte administratif qui formalise l"approbation ou l"acceptation peut revêtir plusieurs formes:

- La **lettre type** qui est conforme à un modèle type que l'on trouve dans les guides figurant au sous-chapitre IV.5 de ce manuel.

- La **lettre spécifique** qui est une lettre ne répondant pas à un modèle type et où seule l'approbation ou l'acceptation correspondante est contenue dans le corps de la lettre.

Examen du manuel d'exploitation associé à la délivrance d'une approbation ou acceptation

Dans la majorité des cas, les approbations ou acceptations sont liées au contenu du manuel d'exploitation.

◊ Une demande d'approbation ou d'acceptation faite par l'exploitant peut se présenter sous deux formes :

- un dossier de demande ne comprenant pas l'amendement correspondant du manuel d'exploitation. Dans ce cas, la DGACM peut traiter cette demande et délivrer l'approbation / acceptation indépendamment du contenu du manuel d'exploitation. RC-OPS1 précise que l'exploitant doit fournir à l'Autorité les amendements et révisions du manuel d'exploitation prévus avant leur mise en vigueur. Lorsqu'elle reçoit l'amendement correspondant du manuel d'exploitation, la DGACM contrôle alors simplement que le manuel d'exploitation reflète fidèlement le contenu de l'approbation ou de l'acceptation. S'il s'agit d'une approbation, l'exploitant devra obtenir l'approbation avant l'entrée en vigueur dudit amendement. Cependant, lorsque des amendements ou révisions immédiats sont nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité, ils peuvent être publiés et appliqués immédiatement, à condition que toute approbation exigée ait été demandée; ou

- une demande d'approbation ou d'acceptation de l'exploitant incluant la proposition de texte associée du manuel d'exploitation. Dans ce cas, l'approbation ou l'acceptation écrite de la DGACM inclut l'approbation ou l'acceptation du texte associé du manuel d'exploitation.

◊ Dans les deux cas, l'approbation ou l'acceptation ne sera applicable que lorsque l'amendement correspondant sera publié dans le manuel d'exploitation de l'exploitant.

Suivi des approbations / acceptations délivrées à un exploitant

Le sous-chapitre IV.4 de ce manuel fournit une liste exhaustive de toutes les approbations/acceptations, qui permet à la DGACM d'effectuer un suivi des approbations/acceptations délivrées à un exploitant.

Guides spécifiques

◊ Le sous-chapitre IV.5 contient des guides détaillés relatifs à certaines approbations ou acceptations. Ces guides donnent des précisions sur

- le contenu des dossiers de demande, et/ou
- la façon dont sont traités les dossiers de demande, et/ou
- la façon dont sont formalisées ces approbations/acceptations.

IV.2. TABLEAUX

IV.2.1. APPROBATIONS/ACCEPTATIONS FONDAMENTALES

Référence RC-OPS 1	Objet de l'approbation/acceptation	Référence Manex	Autorité *	Procédure	Observations
1(3).B.030. a	L.M.E. (Liste minimale d"équipements)	B.9			lettre type cf. guide d'approbation des LME
1(3).B.035. c	*système qualité*	*A.3*			*lettre spécifique*
1(3).C.005. h et i, *1(3).M.025.* *1(3).B.035. c et 1(3).B.035. e*	*dirigeant responsable* *responsable désigné opérations aériennes* *responsable désigné formation et entraînement des équipages* *responsable désigné opérations au sol* *responsable désigné système d"entretien* *responsable(s) qualité*	*A.1.1* *et A.1.2* *et A.3*			*lettre globale, ou spécifique en cas de changement de l'un des* *responsables* *cf. guide* *d'acceptation de l'organisation d'un exploitant*
1(3).D.005	méthode de contrôle de l"exploitation définie par l"exploitant	A.2.4			lettre spécifique cf. guide d"examen du manuel d"exploitation*
1(3).D.075. b	méthode de détermination des altitudes minimales de vol	A.8.1.1			lettre spécifique cf. guide d"examen du manuel d"exploitation**
1(3).E.005	*mode de calcul des minima opérationnels d"aérodrome (d'héliport)*	*A.8.1.3*			*lettre spécifique* cf. guide d"examen du manuel d"exploitation*

Référence RC-OPS 1	Objet de l'approbation/acceptation	Référence Manex	Autorité *	Procédure	Observations
1(3).M.015.	système d"entretien	E			cf. guide d'approbation d'un système d'entretien
1(3).M.035.	Manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (MME)	E			
1(3).M.020.c	*procédures d"entretien*	*E*			
1(3).M.025.c	*contrats de sous-traitance de l"entretien*	*E*			
1(3).M.045 b	C.R.M. (Compte-rendu matériel) de l"exploitant	E et A.8.1.11			
1(3).M.040 .b	manuels d"entretien aéronef de l"exploitant	E	)		
1.N.005.a.4	*procédures d"appariement de l"équipage de conduite*	*A.5.1*		*Avis CISV*	*lettre spécifique*
1.N. 015 (AMC OPS 1..N.015 .5.1)	*superviseur pour les vols en ligne sous supervision lors des stages d"adaptation de l"équipage*	*A.5.4.a*		*Avis CISV*	*lettre spécifique* *cf. guide d'agrément PNT*
1.N.015.a.3	*programme du stage d"adaptation de l"équipage de conduite*	*D.2.1*		*Avis CISV*	*lettre spécifique*
1.N.035.a.2	programme d"entraînement et des contrôles périodiques de l"équipage de conduite	D.2.1		*Avis CISV*	lettre spécifique
1.N.0355 (App. 1 à l'OPS 1.N.035.a. 3.iii.C)	*utilisation d"autres extincteurs que les extincteurs au halon pour les exercices de lutte anti-feu pendant les entraînements et contrôles périodiques des équipages de conduite*	*D.2.2*		*Avis CISV*	
1.N.040.a. 2	*programme d"entraînement et de contrôle pour exercer dans l"un ou l"autre des sièges pilotes*	*D.2.1*		*Avis CISV*	
1N.035.a.4. ii	*agrément des contrôleurs en ligne de l"équipage de conduite*	*A.5.4.a*		*Avis CISV*	*lettre spécifique* *cf. guide d'agrément PNT*
1.N.050 (AMC OPS 1.N.050.2.2)	*catégorisation des routes et aérodromes*	*C.1.k*		*Avis CISV*	*lettre spécifique*

Référence RC-OPS 1	Objet de l'approbation/acceptation	Référence Manex	Autorité *	Procédure	Observations
1.O.040	méthodes d"entraînement des PNC	D.2.2		*Avis CISV*	lettre spécifique
1.O.050	*Agrément des personnels chargés des contrôles des PNC*	*A.5.4.b*		*Avis CISV*	*lettre spécifique*
1(3).P.005.b	*acceptation du contenu du manuel et approbation si nécessaire.*	*A, B, C, D*			*lettre spécifique* *cf. guide d'examen d'un manuel d'exploitation*
1(3).P.010.c	*structure du manuel d"exploitation*	*A.0.1.c*			*lettre spécifique* *cf. guide d'examen d'un manuel d'exploitation*
1(3).S.010	programmes de formation à la sûreté	A.10.2			lettre spécifique
1(3).R.080.a	programme de formation au transport aérien des marchandises dangereuses - pour les exploitants non autorisés au transport de marchandises dangereuses - pour les exploitants autorisés au transport de marchandises dangereuses	D.2 D.2		2 pour	lettre spécifique lettre spécifique

IV.2.2. APPROBATIONS/ACCEPTATIONS MENTIONNEES DANS LES SPECIFICATIONS OPERATIONNELLES AVIONS

Référence OPS1	Objet de l'approbation/acceptation	Référence Manex	Autorité *	Procédure	Observations
1. D.060	MNPS	A.8.3.2. b et f			lettre type cf. guide d'
1.D.055	RVSM	A.8.3.2.f			autorisation de vol en espace MNPS/RVSM
1. D.060	RNAV/RNP	A.8.3.2. c			mention dans les spécifications opérationnelles cf. guide d'autorisation B-RNAV
1. D.065.a et 1.D.070	procédures ETOPS	A.8.5			lettre type cf. guide relatif aux autorisations ETOPS
1.E.015.a.3 et 1.E.015 b et App.1 au 1.E.005 a.4	Opérations de catégorie II ou III et utilisation de minima de décollage en dessous des minima spécifiés	A.8.4			lettre type opérations LVO cf. guide relatif aux autorisations LVP
1.E.015 (App. 1 au 1.E.015.d.3)	nombre d'approches effectuées lors de l'évaluation initiale du système embarqué pour les opérations par mauvaise visibilité avec une DH ≥ 50 ft	A.8.4			
1.E.025.a.2	programme d'entraînement et de contrôle aux opérations par mauvaise visibilité	D.2.1			
1.E.025 (App. 1 au 1.E.025.d.2) et 1.E.005 (App. 1 au 1.E.005.a.4)	autorisation d'emploi de simulateurs pour les stages d'adaptation aux approches de précisions et pour l'entraînement à l'utilisation de minima de décollage en dessous des minima spécifiés				lettre type

Référence OPS1	Objet de l'approbation/acceptation	Référence Manex	Autorité *	Procédure	Observations
1.R.010	autorisation de transport de marchandises dangereuses	A.9.1		Ministère de la Défense	lettre type

IV.2.3. APPROBATIONS/*ACCEPTATIONS* PARTICULIERES AVIONS

Référence RC-OPS 1	**Objet de l'approbation/acceptation**	**Référence Manex**	**Autorité ***	**Procédure**	**Observations**
Chapitre B - GENERALITES					
1.B.030.b	autorisation pour exploiter un avion en dehors de la LME	B.9			lettre spécifique
1.B.065.b	conditions spéciales de transport des armes (sûreté)	A.10			
1.B.065.b	conditions spéciales de transport des munitions (marchandises dangereuses)	A.9.2			
1.B.070.b.1	*autres procédures de rangement si les armes de sport ne peuvent être rangées en zone inaccessible aux passagers (sûreté)*	*A.10*			
1.B.070.b.1	*autres procédures de rangement si les munitions des armes de sport ne peuvent être rangées en zone inaccessible aux passagers (marchandises dangereuses)*	*A.9.2*			*lettre spécifique*
1.B.125.a.3	*conditions de dispense d'emport du manuel de vol*	*A.8.1.12*			*lettre spécifique*
1.B.130.b	*support autre que support papier pour les informations supplémentaires et formulaires de bord (autres que entretien)*	*A.8.1.12*			*lettre spécifique*
1.B.130.b	*support autre que support papier pour les informations supplémentaires et formulaires de bord (relatifs à l'entretien)*	*A.8.1.12*			*cf. fascicules GSAC*
1.B.160.b.2 ou c.2	Approbation pour l'affrètement d'un exploitant		DGACM	1	lettre spécifique
Chapitre C - AGREMENT ET SUPERVISION DE L'EXPLOITANT					
1.C.005 (App. 2 à 1.C.005.b. 4 *et 5)*	*nomination d'un responsable désigné déjà responsable chez un autre exploitant* *Acceptation pour qu'une même personne assume plus d'un poste désigné*	*A.1.2*		*Cf. acceptation des responsables Désignés*	*cf. acceptation des responsables* *désignés*

Référence RC-OPS 1	Objet de l'approbation/acceptation	Référence Manex	Autorité *	Procédure	Observations
1C.005. (App. 1 à 1.C.005.e)	système pour informer l"Autorité des immatriculations des avions exploités au titre de leur CTA				lettre spécifique
1.C.005.c.1	Le postulant à un CTA ne doit pas être détenteur d"un CTA délivré par une autre Autorité sauf approbation des deux Autorités	A.0.1.a			lettre spécifique
Chapitre E - OPERATIONS TOUT-TEMPS					
1.E.005 (App. 1 au 1.E.005.b.3 .x)	*références visuelles non standard pour les approches classiques*	*A.8.4*			*lettre spécifique*
1.E.005 (App. 2 au 1.E.005.c.b .1)	si l"opérateur désire changer la catégorie de ses avions en leur imposant de manière permanente une masse maxi à l"atterrissage inférieure pour les approches de précision de catégorie I	A.8.4			lettre spécifique
1.E.015 (App. 1 au 1.E.015.f.iv)	programme de démonstration réduit pour l"utilisation d"aéronef déjà approuvé CatII/CatIII dans un autre Etat	A.8.4			cf. opérations LVO
1.E.025 (App. 1 au 1.E.025.a)	*formation abrégée aux opérations par mauvaise visibilité*	*D.2.1*			
1.E.030 (App. 1 au 1.E.030. Note 2)	autres systèmes de guidage pour les opérations tout temps	B. 12			
1.E.025(App. 1 au 1.E.025.f.2)	formation sur avion pour les décollages par mauvaise visibilité (RVR < 150/200 m) lorsqu"aucun simulateur n"existe	D.2.1			cf. opérations LVO
1.E.025 (App. 1 au 1.E.026.c.5)	autorisation d'emploi de simulateurs si aucun simulateur de type n"existe pour l"entraînement aux opérations par mauvaise visibilité				lettre type
Chapitres F, G, H, I – PERFORMANCES					

Référence RC-OPS 1	Objet de l'approbation/acceptation	Référence Manex	Autorité *	Procédure	Observations
1.F.010.b *1.G.005.a* *1.I.005*	*acceptation dans le manuel d"exploitation de données supplémentaires relatives aux performances non disponibles dans le manuel de vol*	*B*			*lettre spécifique* *cf. guide d"examen du manuel d"exploitation***
1.F.015 a.6	configuration maximale en sièges passagers utilisée par l"exploitant, lorsque celle-ci est différente de la configuration figurant au manuel de vol	B.1.1.b			lettre spécifique
1.G.005.b *1.G.040.b*	*données „équivalentes" relatives aux performances, en classe de performance A, sur pistes mouillées et contaminées*	*B.4*			*lettre spécifique* *cf. guide d"examen du manuel d"exploitation***
1.G.015.c.3 1.G.015 (App. 1 à 1.G.015.c.3)	utilisation, en classe de performance A, des angles d"inclinaison latérale élevés pour le franchissement d"obstacles au décollage	B.4			lettre spécifique
1.G.030.b	utilisation lors de l'atterrissage, approche en classe de performance A, d'un gradient de montée non standard en cas d'approche interrompue	B.4		avis nécessaire du service dans le territoire duquel se situe l'aérodrome	lettre spécifique
1.G.035 a 3 et App. 1 à 1.G.035.a.3	conditions pour effectuer, en classe de performance A, des procédures d"approche à forte pente	B.4.			lettre spécifique
1.G.035.a.4 et app 1 et 2 au 1.G.035.a.4.	conditions pour effectuer, en classe de performance A, des procédures d"atterrissage court	B.4		- avis nécessaire du service territorialement compétent	lettre spécifique

Référence RC-OPS 1	Objet de l'approbation/acceptation	Référence Manex	Autorité *	Procédure	Observations
1.H.010 (AMC OPS 1.H.010.c.5) 1.I.010 (AMC OPS 1.I.010.d.4)	*décollages en classe de performance B et C, des facteurs de correction pour des pistes de pente supérieure à 2%*	*B.4*			*lettre spécifique*
1.H.025.a	approbation pour ne pas utiliser, en route, un site terrestre en cas d"atterrissage forcé des avions monomoteurs de classe de performance B	A.8.1.4			lettre spécifique
1.H.035.a.1 et app 1 à 1.H.035 .a.1	conditions pour effectuer, en classe de performance B, des procédures d"approche à forte pente	B.4		avis nécessaire du service territorialement compétent	lettre spécifique
1.H.035.a.3 et app 2 à 1.H.035.a.2	conditions pour effectuer, en classe de performance B, des procédures d"atterrissage court	B.4		- avis nécessaire du service territorialement compétent	lettre spécifique
1.H.040.b 1.I.045.b	*données „équivalentes" relatives aux performances, en classe de performance B et C, sur pistes mouillées et contaminées*	*B.4*			*lettre spécifique cf. guide d"examen du manuel d"exploitation***
Chapitre J - MASSE ET CENTRAGE					
1.J.005 (App. 1 à 1.J.005.b)	utilisation de masses forfaitaires spéciales pour les éléments de chargement autres que les passagers et les bagages	A.8.1.8 ou B.6			lettre spécifique
1.J.OO5 (App. 1 à 1.J.005.d.1)	*marges de centrage et procédures opérationnelles associées*	*A.8.1.8 ou B.6*			*lettre spécifique*
1.J.020.a.3	*autres masses forfaitaires de l"équipage pour le calcul du centrage*	*A.8.1.8 ou B.6*			*lettre spécifique*
1.J.025g	approbation préalable pour lancer une campagne de pesée	A.8.1.8.c			lettre spécifique
1.J.025 g	approbation de la campagne de pesée	A.8.1.8.c			lettre spécifique

Référence RC-OPS 1	Objet de l'approbation/acceptation	Référence Manex	Autorité *	Procédure	Observations
1.J.025.g	approbation des valeurs forfaitaires de masses passagers et bagages définies par l'exploitant	A.8.1.8.d ou B.6			
1.J.030 (App. 1 à 1.J.030.a.1.ii)	omission de certaines informations sur le document de masse et centrage	A.8.1.8 et/ou B.6			lettre spécifique
1.J.030 (App. 1 à 1.J.030.c)	utilisation de systèmes embarqués de masse et centrage comme source primaire	A.8.1.8 et/ou B.6			lettre spécifique
1.J.030.c	utilisation de procédures non standard concernant la documentation de masse et centrage.	A.8.1.8 et/ou B.6			lettre spécifique
Chapitre K - INSTRUMENTS ET EQUIPEMENTS DE SECURITE					
1.K.055.b	approbation pour remplacer l'équipement radar météo par un autre système pour les avions de masse maximale certifiée au décollage ≤ 5,7 t et de configuration maximale approuvée en siège passagers ≤ 9	B.12			lettre spécifique
Chapitre M - ENTRETIEN					
1.M.020 (AMC 1.M.020 a.4)	autorisation pour modifier le manuel d'entretien sans intervention directe de l'autorité	E		Services compétents	
Chapitre N - ÉQUIPAGE DE CONDUITE					
1.N.005 (App. 1 à 1.N.005 (f)	*suppléant du membre d'équipage chargé de la fonction mécanique*	*A.5.2.j*		*Avis CISV*	*lettre spécifique*
1.N.045.a.b.	autorisation d'emploi de simulateur pour l'expérience récente des membres d'équipage de conduite			*Avis CISV*	lettre type
1.N.050 (AMC OPS 1.N.050.5)	autorisation d'emploi de simulateur pour la qualification à la compétence de route et d'aérodrome du commandant de bord			*Avis CISV*	

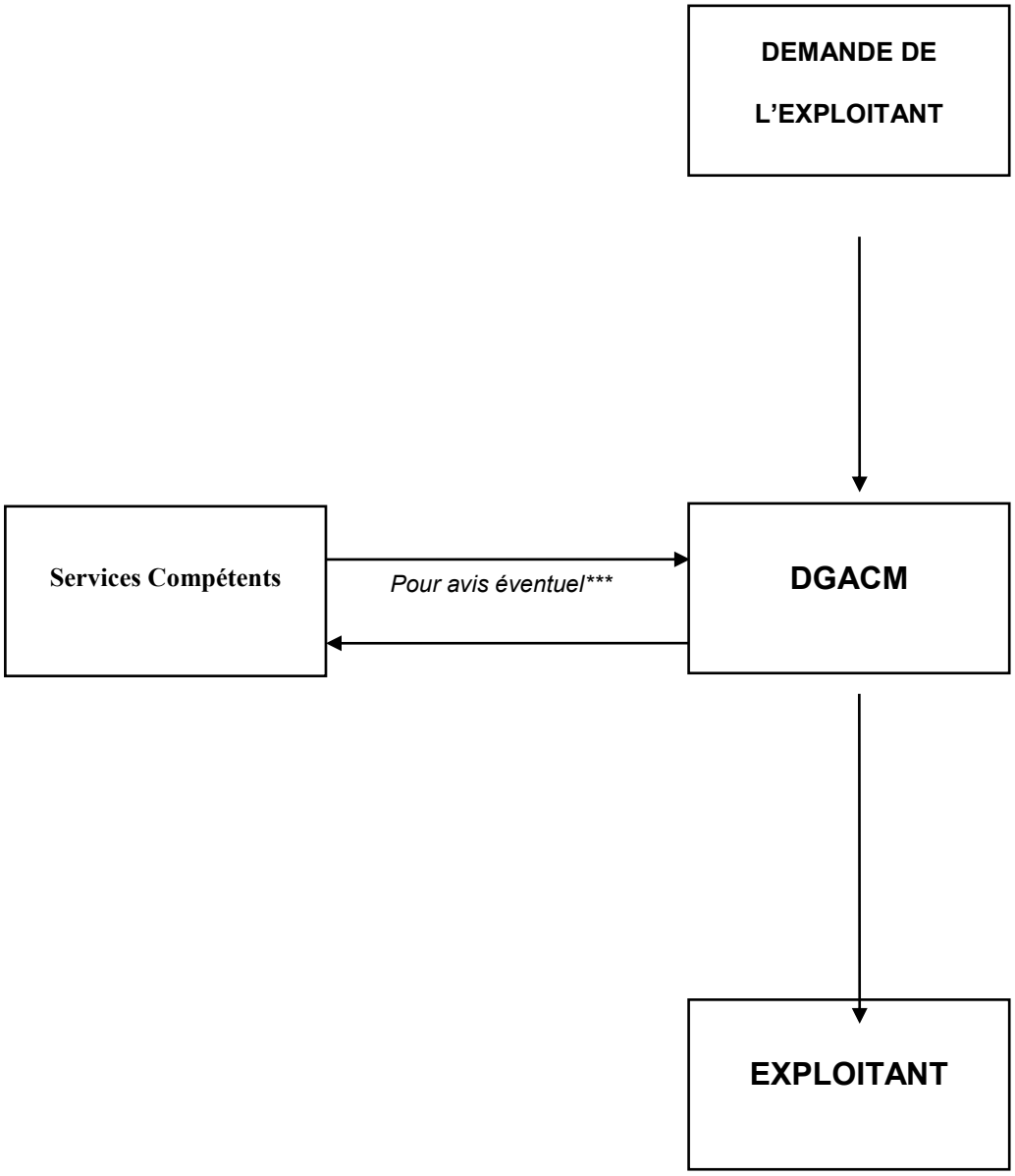
Référence RC-OPS 1	Objet de l'approbation/acceptation	Référence Manex	Autorité *	Procédure	Observations
1.N.055.c	utilisation d"une dispense en ce qui concerne les exigences d"entraînement, de contrôle et d"expérience récente pour l'exercice sur plus d"un type ou variante	D.2.1		*Avis CISV*	lettre spécifique
1.N.055.d	procédures appropriées pour l"exercice, par l"équipage de conduite, sur plus d"un type ou variante			*Avis CISV*	
1.N.060	procédures appropriées et/ou restrictions opérationnelles pour l'activité sur hélicoptère et avion	D.2.1		*Avis CISV*	lettre spécifique
Chapitre N - ÉQUIPAGE DE CABINE					
1.O.055	Utilisation de plus de 3 spécialisations pour un PNC	*A*.5.3.c		*Avis CISV*	lettre spécifique
Chapitre P - MANUELS, REGISTRES ET RELEVES					
1.P.020.b	autorisation pour ne pas tenir de carnet de route si autre document	A.2.1.c			lettre spécifique
Chapitre R - TRANSPORT AERIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES					
1.R.030.b.2	approbation de l"Etat pour certaines marchandises dangereuses identifiées dans les instructions techniques de l"OACI	A.9.1		Ministère de la Défense	lettre spécifique

IV.2.4. APPROBATIONS/*ACCEPTATIONS* DELIVREES PAR D'AUTRES ORGANISMES

Référence OPS 1	Objet de l'approbation/acceptation	Référence Manex	Autorité*	Procédure	Observations
1(3).B.030 .a	*Liste minimale d'équipement : Approbation ou acceptation de la L.M.E.R.. (Liste minimale d'équipement de référence)*	*B.9*	*Autorités de certification*		
1(3).B.065 .a	Marchandises dangereuses et armes : Autorisation de transport de tous les Etats concernés		Ministère de l'intérieur Ministère de la Santé		
1(3).B.165 .b ou c	Approbation pour l'affrètement d'un exploitant				
1(3).D.040 .c	*Acceptation de l'utilisation de procédures de départ et d'approche aux instruments définies par l'exploitant différentes de celles définies par l'Etat de l'aérodrome*	*C.1.e*	*autorité étrangère territorialement compétente sur l'aérodrome*		
1(3).E.005 .a	Approbation pour l'utilisation de minima d'exploitant inférieurs à ceux définis par l'Etat de l'aérodrome	C.1.b			
1(3).E.015 .a.1	*Equipements : Acceptation d'un équivalent pour les normes de certification des équipements*				
1(3).K.005 (a) et 1(3).L.005 (a)	*Approbation des instruments et équipements de sécurité et des équipements de communication et de navigation*				
1(3).M.005 (a)et 1(3).M.025 (a)	*Agrément de(s) l'organisme(s) effectuant l'entretien et la remise en service des aéronefs*	*E*			
1.N.005 (a)(3)	*Licence des membres d'équipage de conduite*	*A.5.1*			

Référence OPS 1	Objet de l'approbation/acceptation	Référence Manex	Autorité*	Procédure	Observations
1.O.015 (AMC 1.O.015 a.2 § d)	*Exigences en matière de qualification : Acceptation des médecins habilités à déterminer l"aptitude médicale des personnels de cabine*		*Ministère de la Santé*		

IV.3. FICHE DE PROCEDURES



Note : Lorsqu'un avis est obligatoire avant l'approbation / acceptation, ceci est indiqué dans la colonne "Procédures" des tableaux du sous-chapitre précédent IV 2

IV.4. SUIVI DES APPROBATIONS / ACCEPTATIONS DELIVREES A UN EXPLOITANT

La liste présentée en pages suivantes est destinée à l'usage interne de la DGACM, pour faciliter le suivi de chaque exploitant.

Elle peut être utilisée comme un registre que la DGACM remplit au fur et à mesure qu'elle délivre des approbations et acceptations à un exploitant.

TABLEAU DE SUIVI DES APPROBATIONS / ACCEPTATIONS…… EN DATE DU ……

APPROBATIONS / ACCEPTATIONS FONDAMENTALES NON LIEES A UN TYPE D'AVION

réf OPS	Objet de l'approbation/acceptation	Référence du courrier
1.B.035.c	**Système qualité**	
1.C.005.h et i,	**Dirigeant responsable**	
	Responsable désigné opérations aériennes	
	Responsable désigné formation et entraînement des équipages	
	Responsable désigné opérations au sol	
1.M.025.b	**Responsable désigné système d'entretien**	
1.B.035.c	**Responsable qualité**	
1.D.005	**Méthode de contrôle de l'exploitation définie par l'exploitant**	
1.D.075.b	**Méthode de détermination des altitudes minimales de vol**	
1.E.005	**Mode de calcul des minima opérationnels d'aérodrome**	
1.M.015.a et b	**Système d'entretien**	
1.M.035.b	**Spécifications d'organisation de l'entretien de l'exploitant (MME)**	
1.M.020.c 1.M.025.c 1.M.045.b	**Procédures d'entretien** **Contrats de sous-traitance de l'entretien** **C.R.M. (Compte-rendu matériel) de l'exploitant**	
1N.005.a.4	*Procédures d"appariement de l"équipage de conduite*	
AMC OPS 1.N.015.5.1	**Superviseur pour les vols en ligne sous supervision lors des stages d'adaptation de l'équipage de conduite**	
1.N.035.a.4.ii	*Agrément des contrôleurs en ligne de l"équipage de conduite*	
AMC OPS 1.N.050.2.2	**Catégorisation des routes et aérodromes**	
1.O.040	**Méthodes d'entraînement des PNC**	

réf OPS	Objet de l'approbation/acceptation	Référence du courrier
1.O.050	**Agrément des personnels chargés des contrôles des PNC**	
1.P.005 . b	**Acceptation du contenu du manuel et approbation si nécessaire**	
1.P.010.c	**Structure du manuel d'exploitation**	
1.S.010	**Programmes de formation à la sûreté**	
1.R.080.a	**Programme de formation au transport aérien des marchandises dangereuses (sociétés non autorisées)**	

APPROBATIONS / ACCEPTATIONS FONDAMENTALES
OU MENTIONNEES DANS LES SPECIFICATIONS OPERATIONNELLES LIEES A UN TYPE D'AVION

réf OPS	Objet de l'approbation/acceptation	Type avion 1	Type avion 2	Type avion 3	Observations
1.B.030(a)	*Liste minimale d'équipements*				
1.M.040.b	**Manuels d'entretien avion de l'exploitant**				
1.D.060	*MNPS*				
1.D.055	*RVSM*				
1.D.060	*RNAV/RNP*				
1.D.065.a et 1.D.070	*Procédures ETOPS*				
1.E.015.a.3 et 1.E.015 b et App.1 au.430.a .4	**Opérations de catégorie II ou III et utilisation de minima de décollage en dessous des minima spécifiés**				
App. 1 au 1.E.015.d.3	Nombre d'approches effectuées lors de l'évaluation initiale du système embarqué pour les opérations par mauvaise visibilité avec une DH ≥ 50 ft				
1.E.025.a.2	Programme d'entraînement et de contrôle aux opérations par mauvaise visibilité				

réf OPS	Objet de l'approbation/acceptation	Type avion 1	Type avion 2	Type avion 3	Observations
App. 1 au 1.E.025. d.2 et App. 1 au 1.E.005. a.4	**Autorisation d'emploi de simulateurs pour les stages d'adaptation aux approches de précisions et pour l'entraînement à l'utilisation de minima de décollage en dessous des minima spécifiés**				
1.N.015 (a)(3)	*Programme du stage d'adaptation*				
1.N.035 (a)(2)	**Programme d'entraînements et de contrôles périodiques des équipages de conduite**				
App. 1 to 1.N.035. a.3.iii.C	Utilisation d‟autres extincteurs que les extincteurs au halon pour les exercices de lutte anti-feu pendant les entraînement et contrôles périodiques des pilotes				
1.N.040. a.2	Programme d‟entraînement et de contrôle pour exercer dans l‟un ou l‟autre des sièges pilotes				
1.R.010	**Autorisation de transport de marchandises dangereuses**				
1.R.080 a	**Programme de formation au transport aérien des marchandises dangereuses (sociétés autorisées)**				

APPROBATIONS / ACCEPTATIONS PARTICULIERES AVIONS

réf OPS	Objet de l'approbation/acceptation	Type avion 1	Type avion 2	Type avion 3	Observations
1.B.070.b.1	**Autres procédures de rangement si les armes de sport ne peuvent être rangées en zone inaccessible aux passagers (sûreté)**				
1.B.070.b.1	**Autres procédures de rangement si les munitions des armes de sport ne peuvent être rangées en zone inaccessible aux passagers (marchandises dangereuses)**				
1.B.125.a.3	**Conditions de dispense d'emport du manuel de vol**				
1.B.130.b	**Support autre que support papier pour les informations supplémentaires et formulaires de bord (entretien)**				
1B.130.b	**Support autre que support papier pour les informations supplémentaires et formulaires de bord (autres que entretien)**				
App. 2 à 1.C.005.b.4	**Nomination d'un responsable désigné déjà responsable chez un autre exploitant**				
App. 2 à 1.C.005.b. 5	**Acceptation pour qu'une même personne assume plus d'un poste désigné**				
1.C.005.c.1	**Le postulant à un CTA ne doit pas être détenteur d'un CTA délivré par une autre Autorité sauf approbation des deux Autorités**				
App. 1 à l'OPS 1.C.005.e	**Système pour informer l'Autorité des immatriculations figurant au CTA**				
App. 2 au 1.E.005.c.b.1	**Si l'opérateur désire changer la catégorie de ses avions en leur imposant de manière permanente une masse maxi à l'atterrissage inférieure pour les approches de précision de catégorie I**				

réf OPS	Objet de l'approbation/acceptation	Type avion 1	Type avion 2	Type avion 3	Observations
App. 1 au 1.E.015..f. iv	**Programme de démonstration réduit pour l'utilisation d'aéronef déjà approuvé LVO dans un autre Etat**				
App. 1 au 1.E.025.a)	**Formation abrégée aux opérations par mauvaise visibilité**				
App. 1 au 1.E.025.c. 5	**Autorisation d'emploi de simulateurs si aucun simulateur de type n'existe pour l'entraînement aux opérations par mauvaise visibilité**				
App. 1 au 1.E.025.f. 2	**Formation sur avion pour les décollages par mauvaise visibilité (RVR < 150/200 m) lorsqu'aucun simulateur n'existe**				
1.F.010.b 1.G.005.a 1.I.005	**Acceptation dans le manuel d'exploitation de données supplémentaires relatives aux performances non disponibles dans le manuel de vol**				
1.F.015.a. 6	**Configuration maximale en sièges passagers utilisée par l'exploitant, lorsque celle-ci est différente de celle figurant au manuel de vol**				
1.G.005.b 1.G.040 b	**Données 'équivalentes' relatives aux performances, en classe de performance A, sur pistes mouillées et contaminées**				
App. 1 à 1.G.015.c .3	**Utilisation, en classe de performance A, des angles d'inclinaison latérale élevés pour le franchissement d'obstacles au décollage**				
1.G.030 b	**Utilisation lors de l'atterrissage, approche en classe de performance A, d'un gradient de montée non standard en cas d'approche interrompue**				
App. 1 à 1.G.035.a .3	**Conditions pour effectuer, en classe de performance A, des procédures d'approche à forte pente**				

réf OPS	Objet de l'approbation/acceptation	Type avion 1	Type avion 2	Type avion 3	Observations
1.G.035.a.4	**conditions pour effectuer, en classe de performance A, des procédures d'atterrissage court**				
AMC 1.H.010.c.5 et AMC 1.I.010.d.4	**Décollages en classe de performance B et C, des facteurs de correction pour des pistes de pente supérieure à 2%**				
1.H.025.a	**Approbation pour ne pas utiliser, en route, un site terrestre en cas d'atterrissage forcé des avions monomoteurs de classe de performance B**				
App 1 à 1.H.035.a.1	**Conditions pour effectuer, en classe de performance B, des procédures d'approche à forte pente**				
App 2 à l'OPS 1.H.035.a.2	**conditions pour effectuer, en classe de performance B, des procédures d'atterrissage court**				
1.H.040.b 1.I.045.b	**Données 'équivalentes' relatives aux performances, en classe de performance B et C, sur pistes mouillées et contaminées**				
App. 1 à l'OPS 1.J.005.b	**Utilisation de masses forfaitaires spéciales pour les éléments de chargement autres que les passagers et les bagages**				
App. 1 à l'OPS 1.J.005.d.1	**Marges de centrage et procédures opérationnelles associées**				
1.J.020.a.3	**Autres masses forfaitaires de l'équipage pour le calcul du centrage**				
1.J.025.g	**Approbation des valeurs forfaitaires de masses passagers et bagages définies par l'exploitant**				
App. 1 à 1.J.030.a.1.ii	**Omission de certaines informations sur le document de masse et centrage**				

réf OPS	Objet de l'approbation/acceptation	Type avion 1	Type avion 2	Type avion 3	Observations
App. 1 à 1.J.030.c	**Utilisation de systèmes embarqués de masse et centrage comme source primaire**				
1.J.030.c	**Utilisation de procédures non standard concernant la documentation de masse et centrage**				
1.K.055.b	**Approbation pour remplacer l'équipement radar météo par un autre système pour les avions de masse maximale certifiée au décollage ≤ 5,7 t et de configuration maximale approuvée en siège passagers ≤ 9**				
AMC OPS 1.M.020.a.4	**Modification du programme d'entretien sans intervention directe de l'autorité**				
App. 1 à l'OPS 1.N.005.f	**Suppléant du membre d'équipage chargé de la fonction mécanique**				
1.N.045.a.b.	**Autorisation d'emploi de simulateur pour l'expérience récente des membres d'équipage de conduite**				
AMC OPS 1.N.050.5	**Autorisation d'emploi de simulateur pour la qualification à la compétence de route et d'aérodrome du commandant de bord**				
1.N.055.c	**Utilisation d'une dispense en ce qui concerne les exigences d'entraînement, de contrôle et d'expérience récente pour l'exercice sur plus d'un type ou variante**				
1.N.055.d	**Procédures appropriées pour l'exercice, par l'équipage de conduite, sur plus d'un type ou variante**				
1.N.060	**Procédures appropriées et/ou restrictions opérationnelles pour l'activité sur hélicoptère et avion:**				

réf OPS	Objet de l'approbation/acceptation	Type avion 1	Type avion 2	Type avion 3	Observations
1. O.055	**Utilisation de plus de 3 spécialisations pour un PNC**				
1. P.020.b	**Autorisation pour ne pas tenir de carnet de route si autre document**				

IV.5. GUIDES SPECIFIQUES D'APPROBATIONS/ACCEPTATIONS

Les guides présentés en pages suivantes donnent des indications sur les modalités d'approbation, d'acceptation, ou d'examen de certains dossiers transmis par les exploitants.

IV.5.1. GUIDES D'APPROBATIONS / ACCEPTATIONS FONDAMENTALES

Annexe 1.1. Guide d'examen d'un manuel d'exploitation
Annexe 1.2. Guide d'approbation des LME
Annexe 1.3. Guide de vérification de l'acceptation/approbation d'une LMER
Annexe 1.4. Guide d"acceptation de l"organisation d"un exploitant
Annexe 1.5 Guide d'approbation du système d'entretien
Annexe 1.6 Guide d'agrément des PNT chargés des contrôles hors ligne et en ligne
Annexe 1.7 Guide d'approbation de la méthode de contrôle de l'exploitation
Annexe 1.8 Guide d'acceptation de la méthode de catégorisation des aérodromes

IV.5.2. GUIDES D'APPROBATIONS MENTIONNEES DANS LES SPECIFICATIONS OPERATIONNELLES

Annexe 2.1. Guide relatif aux autorisations ETOPS
Annexe 2.2. Guide d'autorisation de vol en espace MNPS / RVSM
Annexe 2.3. Guide relatif aux autorisations LVP
Annexe 2.4. Guide d"autorisation B-RNAV

IV.5.3. GUIDES D'APPROBATIONS/ACCEPTATIONS PARTICULIERES

Annexe 3.1 Guide d'approbation de la configuration maximale en sièges passagers

ANNEXE 1.1 - GUIDE D'EXAMEN D'UN MANUEL D'EXPLOITATION
PREFACE

0.1. SOMMAIRE

PARTIE 0 : PREFACE
0.1. SOMMAIRE
0.2. INTRODUCTION
0.3. PRÉSENTATION DU GUIDE
0.4. STRUCTURE DU MANUEL D'EXPLOITATION
0.5. ANALYSE DU MANUEL ET DE SES AMENDEMENTS
0.6. TRAITEMENT DES CHAPITRES DU MANUEL RELATIFS A UNE APPROBATION OU A UNE ACCEPTATION
0.7. LANGUE DE RÉDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION

PARTIE A : GÉNÉRALITÉS / FONDEMENTS
A.0. ADMINISTRATION ET CONTRÔLE DU MANUEL D'EXPLOITATION
A.1. ORGANISATION ET RESPONSABILITÉS
A.2. CONTRÔLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION
A.3. SYSTÈME QUALITÉ
A.4. COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE
A.5. EXIGENCES EN MATIÈRE DE QUALIFICATION
A.6. PRÉCAUTIONS EN MATIÈRE DE SANTÉ
A.7. LIMITATIONS DES TEMPS DE VOL
A.8. PROCÉDURES D'EXPLOITATION
A.9. MARCHANDISES DANGEREUSES ET ARMES
A.10. SÛRETÉ
A.11. TRAITEMENT DES ACCIDENTS ET INCIDENTS
A.12. RÈGLES DE L'AIR

PARTIE B : UTILISATION DE L'AVION - ÉLÉMENTS RELATIFS AU TYPE
B.0. INFORMATIONS GENERALES ET UNITES DE MESURE
B.1. LIMITATIONS
B.2. PROCEDURES NORMALES
B.3. PROCEDURES ANORMALES ET D"URGENCE
B.4. PERFORMANCES
B.5. PREPARATION DU VOL
B.6. MASSE ET CENTRAGE
B.7. CHARGEMENT
B.8. LISTE DES DEVIATIONS TOLEREES PAR RAPPORT A LA CONFIGURATION TYPE
B.9. LISTE MINIMALE D"EQUIPEMENT
B.10. EQUIPEMENT DE SECURITE SAUVETAGE, OXYGENE COMPRIS
B.11. PROCEDURES D"EVACUATION D"URGENCE
B.12. SYSTEME AVION

PARTIE C : CONSIGNES ET INFORMATIONS SUR LES ROUTES ET AERODROMES

PARTIE D : FORMATION

0.2. INTRODUCTION

En introduction du manuel, l'exploitant s'engage d'une part à ce que son manuel respecte les termes de la réglementation et de son CTA et d'autre part à ce qu'il contienne les consignes d'exploitation auxquelles doit se conformer le personnel concerné. Le manuel d'exploitation est donc l'un des moyens principaux par lesquels l'exploitant s'assure de la sécurité de l'exploitation.

L'examen d'un manuel d'exploitation par la DGACM est une étape essentielle de la délivrance du certificat de transporteur aérien et de la surveillance continue de l'exploitant. Les informations que contient ce manuel sont nombreuses, très variées et en constante évolution. Pourtant, à l'issue d'un délai raisonnable et avant la délivrance d'un CTA, la DGACM doit déterminer si le contenu du manuel est acceptable.

La DGACM doit être à même de répartir correctement son temps entre cet examen et le reste des actions qu'elle doit effectuer dans le cadre de la délivrance du CTA et de la surveillance continue de l'ensemble des exploitants dont elle a la charge.

Le rôle de la DGACM, dans la prononciation de l'acceptation du manuel, n'est pas de réaliser un examen exhaustif dans le détail du contenu de ce manuel, compte tenu, d'une part, de la charge de travail qu'il représente et, d'autre part, de son incapacité juridique à contrôler certaines parties ou certains aspects du manuel, non régis par la réglementation opérationnelle. L'acceptation du manuel ne garantit donc pas à l'exploitant que le manuel ne présente aucune non-conformité à la réglementation. Il conviendra d'y sensibiliser les exploitants, seuls responsables de cette conformité.

En revanche, l'acceptation du manuel par l'administration doit attester à l'exploitant que l'examen non exhaustif effectué par l'administration, dans la limite de ses moyens et compte tenu de la réglementation opérationnelle en vigueur, ne lui a pas permis de déceler de non-conformités de nature à compromettre la sécurité de l'exploitation.

Dans ces conditions, il apparaît nécessaire de définir une politique commune précisant la nature des contrôles à effectuer sur les manuels d'exploitation pour déterminer leur acceptabilité :

- Un certain nombre d'éléments du manuel d'exploitation doivent être contrôlés systématiquement préalablement à la délivrance d'un CTA, afin de vérifier l'aptitude de l'entreprise à exploiter en transport public qui se pose en terme d'organisation, de moyens mis en place, et de spécifications techniques. Les points essentiels à contrôler sont définis dans le présent guide. Il s'agit :
  - d'éléments liés à une approbation ou à une acceptation
  - d'éléments liés à des recommandations du Bureau Enquêtes Accidents ou à des consignes opérationnelles…
  - de procédures ayant un impact direct sur la sécurité

- Il appartient à la DGACM dans chaque cas d'apprécier le volume des vérifications complémentaires à effectuer compte tenu du type d'exploitation, de la qualité de l'organisation et de l'importance des moyens mis en place par l'exploitant.

Après la délivrance de l'acceptation du manuel, lorsqu'elle étudiera un domaine d'activité particulier dans le cadre de la surveillance continue, la DGACM pourra être amenée à vérifier le contenu de l'ensemble des informations du manuel afférentes. La

DGACM peut déceler lors de cet examen complémentaire des non-conformités qui la conduiront à exiger une modification du manuel par l'exploitant.

0.3. PRÉSENTATION DU GUIDE

Pour chacun des chapitres du manuel d'exploitation devant faire l'objet de vérifications, le présent guide indique :

- les références réglementaires,
- le contenu détaillé de ce chapitre lorsque cela a été estimé nécessaire et les vérifications que la DGACM peut-être amenée à effectuer
- et enfin, les approbations et acceptations fondamentales, opérationnelles ou particulières pouvant se rapporter à ce chapitre du manuel.

0.4. STRUCTURE DU MANUEL D'EXPLOITATION

La structure détaillée du manuel d'exploitation doit être acceptée avant le début de l'exploitation. Cette acceptation sera délivrée si la structure détaillée est conforme à celle précisée dans l'IEC RC-OPS 1.P.010 et si chacun des chapitres est pourvu. Dans l'hypothèse où cette structure serait différente, l'acceptation pourra néanmoins être prononcée à condition qu'une table de référence croisée entre la structure détaillée prévue par l'OPS et celle du manuel d'exploitation soit fournie par l'exploitant.

Afin de faciliter l'examen du manuel par la DGACM, le présent document indique à quel(s) chapitre(s) l'information peut avoir été donnée par l'exploitant. Cette indication n'a aucun caractère limitatif.

0.5. ANALYSE DU MANUEL ET DE SES AMENDEMENTS

0.5.1. - Avant la première délivrance d'un CTA ou l'introduction d'un nouveau type d'aéronef (partie B du manuel), la DGACM contrôle les éléments indiqués dans le présent guide. Il lui appartient ensuite, dans chaque cas, d'apprécier le volume des vérifications complémentaires à effectuer compte tenu du type d'exploitation, de la qualité de l'organisation et de l'importance des moyens mis en place par l'exploitant.

Au cours de l'examen du manuel d'exploitation, la DGACM s'assure que le manuel proposé est cohérent avec l'exploitation envisagée.

Lorsqu'elle a une confiance suffisante en la qualité du document déposé, la DGACM en informe l'exploitant et accepte le manuel d'exploitation (si besoin partie par partie). Elle peut pour cela utiliser le modèle de lettre présenté en page suivante.

0.5.2. L'examen d'un manuel d'exploitation peut, en fonction de la taille de l'exploitation, être effectué par un individu ou par plusieurs experts dans diverses disciplines. Dans ce dernier cas, il est important d'assurer une bonne coordination entre les divers experts qui doivent pouvoir s'assurer que l'ensemble des informations requises est inclus dans le manuel.

Ministère
des Transports

direction
de l'Aviation
civile

département XXXXX

division XXXXXXXX

XXXXX, le

Madame, Monsieur le dirigeant responsable
Société XXX

objet : Acceptation du manuel d"exploitation
référence :
affaire suivie par :

Madame, Monsieur le Dirigeant responsable

Je vous informe que le contrôle des points essentiels des parties XXXX du manuel d'exploitation de votre société n'a pas mis en évidence de non-conformités à la réglementation applicable.

J'accepte en conséquence le contenu de cette (ces) partie(s) conformément aux dispositions du paragraphe RC-OPS 1.P.005 du RC- OPS.

J'attire cependant votre attention sur le fait que cette acceptation ne peut en aucun cas garantir la conformité totale de cette (ces) partie(s) de votre manuel à la réglementation car elle est basée sur un contrôle non exhaustif.

Ainsi, si, à l'occasion d'études complémentaires ultérieures, mes services décelaient des remarques ou des non conformités, je serais amené à vous demander d'amender cette(ces) partie(s) de votre manuel.

De plus, je vous rappelle que tout amendement du manuel d"exploitation doit nous parvenir avant sa mise en vigueur et s"il s"agit d"un amendement relatif à une approbation, celle-ci devra être obtenue avant l"entrée en vigueur dudit amendement conformément aux dispositions de RC-OPS1.P.005. Comme le prévoit ce même paragraphe, lorsque des amendements ou révisions immédiats sont nécessaires, dans l"intérêt de la sécurité, ils peuvent être publiés et appliqués immédiatement, à condition que toute approbation exigée ait été demandée.

Enfin, je vous informe que si l"examen d"un amendement par mes services devait amener à une remise en cause de la présente acceptation, je vous en ferais part dans les meilleurs délais.

0.5.3. Tout amendement du manuel d'exploitation doit être diffusé à l'autorité et aux personnels d'exploitation avant sa mise en vigueur conformément aux dispositions de RC-OPS 1.P.005. S'il s'agit d'un amendement relatif à une approbation, l'exploitant devra obtenir l'approbation de la DGACM avant l'entrée en vigueur dudit amendement conformément aux dispositions de RC-OPS 1. P.005 Comme le prévoit ce même paragraphe, lorsque des amendements ou révisions immédiats sont nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité, ils peuvent être publiés et appliqués immédiatement, à condition que toute approbation exigée ait été demandée.
En tout état de cause, l'exploitant et l'autorité doivent définir ensemble les modalités de gestion des amendements du manuel d'exploitation, afin que la date de mise en vigueur d'un amendement du manuel d'exploitation soit clairement établie (sauf pour la partie B9 pour laquelle une procédure spécifique de gestion des amendements est définie dans le cadre de l'approbation de la LME).

0.5.4. Enfin, lorsque l'examen d'un amendement par la DGACM amène à une remise en cause de l'acceptation initiale, celle-ci doit en faire part à l'exploitant dans les meilleurs délais.

0.6. TRAITEMENT DES CHAPITRES DU MANUEL RELATIFS A UNE APPROBATION OU A UNE ACCEPTATION

Parmi les approbations ou acceptations requises par le RC -OPS 1, on peut distinguer :

- les approbations / acceptations fondamentales : ce sont les approbations / acceptations qui sont requises pour tous les exploitants.

- les approbations / acceptations opérationnelles : ces approbations / acceptations sont liées à un type particulier d'exploitation et sont mentionnées dans la fiche de spécifications opérationnelles associée au CTA.

- les approbations / acceptations particulières : ce sont des approbations / acceptations liées à une procédure particulière :
  - lorsque la réglementation prévoit la possibilité de s'écarter du cas général (ex RC-OPS 1.B.125: *conditions de dispense d'emport du manuel de vol*),
  - lorsque les conditions d'exploitation sont particulières à l'exploitant et requièrent une approbation ou acceptation spécifique de l'autorité (ex 1.E.025: *formation sur avion pour les décollages par mauvaise visibilité (RVR < 150/200 m) lorsqu'aucun simulateur n'existe*).

Comme précisé au chapitre IV de ce manuel, les approbations et acceptations fondamentales sont en principe instruites et délivrées par la DGACM avant la délivrance du CTA. En revanche, il appartient à l'exploitant de formaliser toute demande d'approbation ou d'acceptation opérationnelle ou particulière en y associant les éléments nécessaires à son traitement. Le dépôt du manuel d'exploitation ne peut être considéré comme une demande d'approbation ou d'acceptation opérationnelle ou particulière. Néanmoins si, dans son examen, la DGACM constate qu'une approbation ou acceptation est utilisée par l'exploitant sans qu'il en ait fait la demande, elle prendra contact avec l'exploitant afin de lui signaler la situation et de lui demander de prendre les dispositions nécessaires (suspension de la pratique, instruction de la demande, revue du processus d'amendement du manuel d'exploitation…).

Lors de l"envoi de tout amendement du manuel d"exploitation, il revient à l"exploitant d"identifier et de signaler à la DGACM les parties de l"amendement liées à une approbation ou à une acceptation.

Toute approbation ou acceptation peut être délivrée avant réception de l"amendement du manuel d"exploitation correspondant. Dans ce cas, et lorsqu"elle recevra ledit amendement, la DGACM s"attachera à vérifier la cohérence des informations du manuel d"exploitation relatives aux approbations ou acceptations délivrées avec les conditions qui ont prévalu à leur délivrance.

L"examen des chapitres du manuel relatifs à une approbation ou acceptation fait l"objet d"un traitement prioritaire si celle-ci a été délivrée ou demandée par l"exploitant**.**

0.7. LANGUE DE REDGACMTION DU MANUEL D'EXPLOITATION

Références réglementaires : RC-OPS 1.B.025 et IEC à RC-OPS 1.P.005

La politique suivante relative à la langue de rédaction du manuel d"exploitation a été définie par les services du contrôle techniques uniquement afin d"assurer la sécurité de l"exploitation en s"appuyant notamment sur les exigences du RC- OPS (1 ou 3). L"OPS 1 (ou 3). B.025 exige que l'exploitant s'assure que :

- tous les membres d'équipage puissent communiquer sans problème dans une même langue.

- tout le personnel d'exploitation puisse comprendre la langue dans laquelle sont écrites les parties du manuel d'exploitation concernant ses tâches et responsabilités.

Compte tenu des critères techniques:

1) Il est acceptable que les éléments suivants ne soient pas traduits en langue française :
   - légendes et certaines instructions élémentaires des courbes, graphes ou schémas rédigées en langue anglaise
   - descriptifs de formation délivrée en langue anglaise.

2) A l"exception des éléments couverts par le principe défini en 1 ci dessus :

Les parties A et D du manuel d'exploitation doivent être rédigées en langue française ;

S'agissant de la partie B du manuel d'exploitation,

- les chapitres B0, B1, B4, B5, B6, B7, B10 et B11 doivent être rédigés en langue française tout en respectant les spécificités d'affichage à bord de l'aéronef.

- s'agissant des chapitres B2 et B3, les procédures peuvent être rédigées en langue française ou anglaise selon le choix de l"exploitant sous réserve que les désignations utilisées soient identiques à celles utilisées en exploitation et pour la formation. Les préambules et les commentaires développés relatifs à chacune des actions doivent cependant être libellés en langue française**.**

- s‟agissant des chapitres B.8 et B 9, considérant que certains pilotes identifient mieux le libellé des items des CDL et MEL (LME) en langue anglaise, il est acceptable que ces documents soient rédigés :

  - en langue française mais en utilisant la langue anglaise pour les termes techniques qui assurent une meilleure identification du système concerné et sous réserve du respect des spécificités d‟affichage à bord de l‟aéronef,
  - ou uniquement en langue française sous réserve que les spécificités d‟affichage à bord de l‟aéronef soient respectées, que toute opération de maintenance nécessitant une APRS soit effectuée dans des escales francophones et que la formation des pilotes garantisse que ces derniers identifient parfaitement les items de la LME lorsqu‟ils sont rédigés en langue française.
  - ou uniquement en langue anglaise sous réserve que les spécificités d‟affichage à bord de l‟aéronef soient respectées et que la formation des pilotes garantisse que ces derniers identifient parfaitement les items de la LME lorsqu‟ils sont rédigés en langue anglaise.
  - ou enfin, en langue française doublé intégralement en langue anglaise

- s‟agissant du chapitre B12, il peut être rédigé en langue française ou anglaise.

3) Dans le cas d'escale à l'étranger, la DGACM devra s'assurer que les éléments pertinents du manuel d'exploitation ont été traduits dans une langue comprise par les personnels de l'escale et mis à leur disposition (chapitre 7 de la partie B notamment). De même, si l'entreprise emploie des personnels d'exploitation étrangers, la DGACM devra s'assurer que les éléments pertinents du manuel d'exploitation ont été traduits dans une langue comprise par ces derniers.

ANNEXE 1.1 - GUIDE D'EXAMEN D'UN MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A – GENERALITES FONDEMENTS

Note 1: La langue de rédaction de la partie A est traitée dans le chapitre "langue de rédaction du manuel d'exploitation" de la préface du présent guide.

Note 2: La numérotation utilisée dans ce guide se rapporte à celle figurant dans l'Appendice 1 à RC-OPS 1.P.010 qui fixe le contenu du Manuel

A.0. ADMINISTRATION ET CONTRÔLE DU MANUEL D'EXPLOITATION

A.0.1. INTRODUCTION
(1.D.010, 1.P.005, 1.P.010)

Vérifier que les déclarations couvrent bien les points a et b suivants:

(a) Déclaration selon laquelle le manuel respecte l'ensemble des règlements applicables ainsi que les termes et conditions du certificat de transporteur aérien applicable.

(b) Déclaration selon laquelle le manuel contient les consignes d'exploitation auxquelles doit se conformer le personnel concerné.

Approbations/acceptations fondamentales :
- RC-OPS 1.P.010(c) : structure du manuel d'Exploitation.

Approbations/acceptations particulières :
- RC-OPS 1.C.005(c) : le postulant à un CTA ne doit pas être détenteur d'un CTA délivré par une autre Autorité sauf approbation des deux Autorités

A.0.2. SYSTEME D'AMENDEMENT ET DE REVISION

(h) S'il existe des manuels séparés (sûreté, manuel qualité, manuel sécurité sauvetage) la DGACM s'assurera que les personnels concernés ont bien toutes les informations relatives à leurs tâches.

A.1. ORGANISATION ET RESPONSABILITÉS

A.1.1. STRUCTURE DE L'ORGANISATION
(1.C.005 (g)(h)(i), 1.C.005 (appendice 2), 1.B.035.)

Vérifier la présence des organigrammes et leur cohérence avec les informations portées par ailleurs à la connaissance de la DGACM (notamment MME).

Approbations/acceptations fondamentales :
- RC-OPS 1.C.005 (h) : Dirigeant Responsable (voir guide d'acceptation de l'organisation d'un exploitant)

A.1.2. RESPONSABLES DESIGNES
(RC-OPS 1.C.005, OPS 1.M.025(b))

Vérifier que les fonctions et responsabilités de chaque responsable désigné sont décrites individuellement (référence possible à certains points précis du A.1.3).

Approbations/acceptations fondamentales :
- RC-OPS 1.C.005(i) : Responsables désignés : opérations aériennes, opérations au sol , formation et entraînement des équipages, système d'entretien (voir guide d"acceptation de l"organisation d"un exploitant)
Approbations/acceptations particulières :
- RC-OPS 1.C.005 (Appendice 2 au RC-OPS 1.C.005.a.2) : Niveau de qualification technique et de l"expérience acquise pour être désigné comme „responsable"
- RC-OPS 1.C.005 appendice 2 au RC-OPS 1.C.005.b.4 : Nomination d"un responsable désigné déjà responsable chez un autre exploitant.
- RC-OPS 1.C.005 appendice 2 au RC-OPS 1.C.005.b.5 : Acceptation pour qu"une même personne assume plus d"un poste désigné.

A.1.3. RESPONSABILITES ET TACHES DE L'ENCADREMENT OPERATIONNEL

(RC-OPS 1.C.005 appendice 2)

Vérifier la présence de la description des tâches, responsabilités et autorité des personnes en charge des domaines suivants :

- programme de prévention des accidents et de sécurité des vols ;
- encadrement des PNT,
- encadrement des PNC,
- encadrement des personnels au sol et en particulier le chef d'escale et le chef du contrôle de l'exploitation.

A.2.CONTRÔLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION

A.2.1 CONTROLE DE L'EXPLOITATION PAR L'EXPLOITANT

(RC-OPS 1.C.005(g) et appendice 2 au RC-OPS 1.C.005)

La compréhension par l"exploitant de cette notion est jugée essentielle pour assurer le début de l"exploitation. Vérifier en conséquence la présence d"une définition de la notion de contrôle et de supervision :

un contrôle de la fonction planning (la description détaillée de cette supervision peut être effectuée dans le chapitre A.4.1. du manuel d'exploitation):

- comment l"encadrement suit, de façon continue, la situation de chaque personnel navigant (validité de la licence et des qualifications sur les types et variantes, aptitude médicale, entraînements et contrôles périodiques, compétences particulières aux approches de précisions, de route et d'aérodrome, expérience globale et récente, temps de travail et de repos),

- comment il s'assure de la programmation et de la réalisation, dans les délais voulus, des entraînements et contrôles périodiques,

- comment il empêche la mise en ligne de tout personnel navigant ayant une licence ou des qualifications périmées ou ayant une inaptitude médicale ou n'étant pas à jour de ses entraînements ou contrôles périodiques,

- comment il s'assure, lors de la programmation des équipages, du respect de la législation sur les temps de travail, et du respect des règles

d‟appariement des équipages (exercice dans les deux sièges, pilote inexpérimenté)

- comment il s'assure, en application de RC-OPS 1.C.005 (l), que les compétences particulières des personnels navigants ainsi que l'équipement des avions répondent aux exigences relatives à la zone, à la route, aux aérodromes et au type d'exploitation,

- comment il s'assure des compétences des personnels chargés des opérations au sol,

- comment, en application de RC-OPS 1.D.050, il s'assure que les routes et aérodromes qui doivent être utilisés sont adéquats et que les équipages disposent de la documentation appropriée, en particulier celle nécessaire au vol.

Ces dispositions doivent naturellement être plus ou moins développées selon la taille de l‟exploitant et la nature de l‟activité (transport régulier ou à la demande).

Approbations/acceptations particulières :
- RC-OPS 1.P.020.b : autorisation pour ne pas tenir de carnet de route si autre document

A.2.2 SYSTEME DE DIFFUSION DES CONSIGNES ET INFORMATIONS OPERATIONNELLES COMPLEMENTAIRES

S‟assurer que l‟exploitant décrit un mode de diffusion de consignes urgentes.

A.2.3 PREVENTION DES ACCIDENTS ET SECURITE DES VOLS
(RC-OPS 1.B.B.045, RC-OPS 1.D.270)

Vérifier que le programme de sécurité des vols est correctement défini dans ce chapitre. Certains aspects du programme ne seront pas complètement mis en œuvre dès le début de l‟exploitation, il est alors acceptable que ces derniers ne soient pas complètement décrits.
Vérifier que les moyens et méthodes utilisés par l‟exploitant pour répondre aux exigences de RC-OPS 1.B.B.045 présentent correctement les points suivants :

- le système de recueil et d‟analyse des comptes-rendus d‟incidents,

- le système d‟analyse des vols (fondé principalement sur l‟analyse des paramètres de vol enregistrés, pour les plus de 10 tonnes ou 20 sièges passagers), le système devrait vérifier que le pourcentage de vols analysés est proche de 100%, fixer des délais et assurer un suivi statistique périodique de l‟évolution des taux d‟anomalies, de certains paramètres,…

- les procédures de contact des équipages et de retour d‟information garantissant l‟anonymat,

- le programme permettant d'assurer et de maintenir la conscience du risque (y compris C.R.M et FH). Il peut prévoir des cours au sol et des stages de rafraîchissement sur les domaines sensibles et la publication de bulletins de sécurité des vols.

Vérifier que la personne responsable de ce programme (parfois appelée officier de sécurité des vols) est clairement identifiée. Ces dispositions doivent naturellement être plus ou moins développées selon la taille de l'exploitant et la nature de l'activité (transport régulier ou à la demande).

A.2.4 CONTROLE DE L'EXPLOITATION

RC-OPS 1.D.005 et IEC OPS 1.D.005

Ce chapitre devrait indiquer comment l'exploitant exerce le contrôle de son exploitation prévu à l'OPS 1.D.005 et dans l'IEC associée. Il est rappelé que l'IEC OPS 1.D.005 définit le contrôle de l'exploitation comme « *la pratique par l'exploitant, dans l'intérêt de la sécurité, de la responsabilité pour le déclenchement, la poursuite, la cessation ou le déroutement d'un vol. Ceci n'implique pas l'exigence de dispatcheurs détenteurs de licences ni d'un système de surveillance actif pendant la totalité du vol».*

Le contrôle de l'exploitation concerne la gestion en temps réel des irrégularités de vol (retards, annulations, affrètements dans l'urgence,…) qui conduisent à effectuer dans l'urgence des re-programmations ou programmations nouvelles :

- d'avions dont l'exploitant doit vérifier l'adéquation des équipements aux routes et aérodromes ;
- ou d'équipages, dont l'exploitant doit vérifier les compétences, qualifications et le respect des règles d'appariement, des temps de repos,…

Vérifier en conséquence la description et la pertinence de ces procédures de vérifications par le contrôle de l'exploitation.

Vérifier que ce chapitre présente le fonctionnement du service qui assure la permanence opérationnelle de suivi des vols et notamment les moyens, informations et procédures utilisées, ainsi que les responsabilités au sein de ce service.

Dans le cas d'un petit exploitant, le contrôle de l'exploitation peut être assuré par une personne compétente voire par le commandant de bord du vol.

Approbations/acceptations fondamentales :
- OPS 1.D.005 : Méthode de contrôle des opérations aériennes

A.3.SYSTÈME QUALITÉ

(RC-OPS 1.B.035, 1.C.005 (appendice 2), AMC OPS 1.B.035, IEC OPS 1.B.035, RC-OPS 1.M.050**)**

Vérifier que l'exploitant décrit dans un manuel qualité séparé ou dans cette partie du manuel d'exploitation la façon dont notamment les exigences ci-dessous sont prises en compte au sein de son entreprise :

- politique qualité et but du système qualité
- description de l'organisation du système qualité avec notamment :

- tâches et responsabilités du dirigeant responsable, du ou des responsables qualité et des correspondants éventuels
- revue de direction et système de retour d'information au dirigeant responsable.
- référentiel documentaire (structure documentaire, maîtrise documentaire interne et externe, liste de référence documentaire).
- programme d'audits, auditeurs
- formation de l'encadrement

Dans le cas où le système qualité ne serait pas décrit dans un document unique pour les aspects exploitation et entretien, la DGACM s'assurera de la cohérence des parties qualité du manuel d'exploitation et du MME.

Dans le cadre d'une première délivrance de CTA, il pourra être admis que certains domaines ne soient décrits que partiellement (contrôles qualité à effectuer, surveillance des sous-traitants, contenu de l'information à la qualité). En conséquence, la DGACM s'attachera essentiellement à vérifier l'adéquation des objectifs prévus à l'exploitation envisagée dans ces domaines.

Approbations/acceptations fondamentales :
- RC-OPS 1.B.035(c) : Système Qualité - Responsable Qualité.
Approbations/acceptations particulières :
- AMC à RC-OPS 1.M.025.b.1 : Acceptation de la sous-traitance de la fonction surveillance de la qualité de l'entretien.

A.4. COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE

A.4.1. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE
(RC-OPS 1, B.045, B.085, B.090, N.005, N.035, N.040, N.045, N.050,)

Approbations/acceptations fondamentales :
- RC-OPS 1.N.005 (a)(4) : Procédures d"appariement des équipages de conduite.

A.4.2. EXERCICE SUR PLUS D'UN TYPE/VARIANTE
(PNT : RC-OPS 1.N.055, app1 et AMC et IEC associées, RC-OPS 1.N.060)

Vérifier que l"exploitant a décrit correctement sa pratique en matière d"exercice sur plus d"un type / variante pour ses PNT et PNC.

Approbations/acceptations particulières :
- RC-OPS 1.N.055, c) : Utilisation d'une dispense en ce qui concerne les exigences d'entraînement, de contrôle et d'expérience récente pour les membres d'équipage de conduite
- RC-OPS 1.N.055 d) : Approbation d'une procédure appropriée et/ou des restrictions opérationnelles pour toute activité sur plus d'un type.
- : Utilisation de plus de 3 spécialisations pour un PNC. Support prévu : Lettre spécifique

A.5. EXIGENCES EN MATIÈRE DE QUALIFICATION
(RC-OPS 1.B.020, 1.B.025, 1.B.045, ,PEL 1)

A.5.1. DESCRIPTION DES LICENCES, QUALIFICATIONS ET COMPETENCES

Approbations/acceptations particulières :
- RC-OPS 1.N.045, a, b : Autorisation d'emploi de simulateur pour l'expérience récente des membres d'équipage de conduite
- AMC à RC-OPS 1.N.050.5 : Autorisation d'emploi de simulateur pour la qualification à la compétence d'un aérodrome de catégorie C du commandant de bord

A.5.2. ÉQUIPAGE DE CONDUITE

(RC-OPS 1.B.020, 1.B.025, 1.B.045, chapitre N, PEL1)

Approbations/acceptations particulières :
- Appendice 1 à RC-OPS 1.N.005, f : Acceptation d'un membre d'équipage de conduite pour suppléer en vol à un membre d'équipage de conduite chargé de la fonction mécanique
- RC-OPS 1.N.050 : Catégorisation des aérodromes et des routes définies par l'exploitant pour la compétence de route et d'aérodrome du commandant de bord ou du pilote auquel la conduite du vol peut être déléguée par le CDB.

A.5.3. ÉQUIPAGE DE CABINE

Approbations/acceptations particulières :
- utilisation de plus de 3 spécialisations pour un PNC

A.5.4. PERSONNEL D'ENTRAINEMENT DE CONTROLE ET DE SUPERVISION

(AMC à RC-OPS 1.N.015, OPS 1.N.035 (a4), RC-OPS 1.N.040)

Approbations/acceptations fondamentales :
- AMC au RC-OPS 1.N.015 5.1 : Superviseur pour les vols en ligne sous supervision lors des stages d'adaptation de l'équipage de conduite.
- RC-OPS 1.N.035.a.4.ii : Agrément des contrôleurs en ligne de l'équipage de conduite (voir guide d'agrément des PNT chargés de l'adaptation en ligne et/ou du contrôle en ligne).
- Agrément des personnels chargés des contrôles des PNC

A.6. PRECAUTIONS EN MATIERE DE SANTE

(RC-OPS 1.B.085 (§ c et d), PEL 3)

Vérifier que les dispositions de l'OPS 1.B.085 relatives aux boissons alcoolisées et aux narcotiques sont correctement reprises par l'exploitant dans son manuel d'exploitation.

A.7. LIMITATION DES TEMPS DE VOL

(RC-OPS chapitre Q ; appendice 2 au RC-OPS 1.N.005 (alinéa 6))

Vérifier que les exploitants ne recopient dans leur manuel d'exploitation que les dispositions de la section qui les concernent. Le cas échéant, vérifier le bien fondé de la décision de l'exploitant d'appliquer les dispositions de la section 3 plutôt que celles de la section 2 (si besoin est, lui demander d'en rectifier le sens).

A.8. PROCEDURES D'EXPLOITATION

A.8.1. CONSIGNES POUR LA PRÉPARATION DU VOL EN FONCTION DU TYPE D'EXPLOITATION

La DGACM s"assurera que l"exploitant a indiqué que toute nouvelle exploitation de ligne est précédée d"une étude technique particulière.

A.8.1.1 Altitudes minimales de vol
(OPS 1.D.050 (a2), OPS 1.D.075, chapitres F G H I)

Vérifier que ce chapitre comprend :
- une description des principes généraux de la procédure de détermination des altitudes minimales de vol de l"exploitant. Une référence à l"un des trois exemples décrits en IEC OPS 1.D.075 est acceptable.
- un rappel des abréviations utilisées pour les marges et altitudes minimales (MFO au décollage et en route, MOCA, MEA ou MORA, MORA grille, …..)
- la méthode utilisée pour déterminer les altitudes minimales en route compte tenu des contraintes liées à la prise en compte de la panne moteur pour les multimoteurs

Approbations/acceptations fondamentales :
- RC-OPS 1.D.075 (b) : Méthode de détermination des altitudes minimales de vol.

A.8.1.2 Critères de détermination de l'accessibilité des aérodromes
(RC-OPS 1.D.045 et appendice 1 au 1.E.005)

Vérifier que l"exploitant a défini correctement la notion d"accessibilité.

A.8.1.3 Méthodes de détermination de minimums opérationnels d'aérodrome
(RC-OPS 1.D.050(a1), chapitre E : opérations tous temps)

Vérifier que l"exploitant a décrit dans cette section les principes généraux de sa méthode de détermination des minimums opérationnels.

- la référence à Jeppesen, Atlas, AIP… est acceptable, à condition d"avoir identifié les cas où ces publications ne permettraient pas de respecter l"appendice 1 au RC-OPS1.E.005 "

- dans le cas où l'exploitant élabore sa propre documentation, la méthode détaillée de détermination des minimums opérationnels peut être décrite dans un autre document que le manuel d'exploitation.

Dans tous les cas, l"exploitant doit mettre en place une procédure permettant de s"assurer que la RVR utilisée par l"équipage respecte le plus contraignant des dispositions de l"appendice 1 au MIN 1.E.005 ou des minimums publiés par l"État.

Vérifier que cette description des principes généraux comprend au moins
- la classification des avions par catégorie (App 2 au MIN 1.E.005). Cette classification doit être <u>permanente et indépendante</u> des conditions des opérations aériennes.
- une description des différents types de procédures d'approches et de décollages effectués par l'exploitant : approche classique (directe et indirecte), approche de précision CAT I, CAT II et CAT

III, décollages normaux ou par faible visibilité LVTO, MVL, MVI, approches à vue. Pour les approches de précision d"avions exploités monopilotes, il est rappelé qu"une RVR inférieure à 800 m n"est pas autorisée sauf en cas d"utilisation d"un PA approprié couplé à un ILS ou MLS auquel cas les minimums normaux s"appliquent. La hauteur de décision appliquée ne doit pas être inférieure à 1.25 fois la hauteur minimale d"emploi du pilote automatique.

- une indication, le cas échéant, de l'utilisation de minimums opérationnels particuliers liés à une classe d'aéronefs ou à l'exploitation sur un aérodrome. En particulier, il est rappelé aux exploitants d"avions multimoteurs exploités suivant la classe de performance B, que les minimum opérationnels au décollage doivent être définis en fonction des performances au décollage (cf tableau 2 de l"appendice 1 au RC-OPS 1.E.005).

- les documents auxquels les personnels navigants techniques doivent se reporter pour connaître les minimums opérationnels de référence.

- la façon dont doivent être utilisées les informations sur la visibilité (RVR ou visibilité météo). Il convient de rappeler notamment que les tableaux de conversion visibilité/RVR peuvent être utilisés en vol (sur la base des prévisions météo transmises) mais pas pour la préparation du vol.

Approbations/acceptations fondamentales :
- RC-OPS 1.E.005(a) : Méthode de détermination des minimums opérationnels.
Approbations/acceptations opérationnelles :
- RC-OPS 1.E.015 a.3., 1.E.015 b et App1 au RC-OPS 1.E.005.a.4. : Opérations de catégorie II ou III et utilisation de minimums de décollage en dessous des minimums spécifiés (voir guide relatif aux autorisations LVP).

A.8.1.4 Minimums opérationnels en route pour les vols VFR ou portions de vol VFR et pour les monomoteurs, instructions sur la sélection de la route en ce qui concerne la disponibilité de surfaces permettant un atterrissage forcé en sécurité

(RC-OPS 1.E.005, RC-OPS 1.H.025)

Si l'exploitant s'autorise l'exploitation en VFR, vérifier qu'un rappel suffisant de la réglementation est effectué dans le manuel d'exploitation (visibilité et distance par rapport aux nuages en fonctions des différents types d'espace tel que défini dans le Règlement de Circulation Aérienne)). Vérifier que les conditions nécessaires pour effectuer des vols VFR sont conformes ou plus restrictives que celles prévues par la réglementation.

Approbations/acceptations particulières :
- RC-OPS 1.H.025 (a) : Approbation pour ne pas utiliser, en route, un site terrestre en cas d"atterrissage forcé (avions monomoteur de classe de performance B)

A.8.1.5 Présentation et application des minimums opérationnels d'aérodrome et en route

Vérifier que l'exploitant a décrit de façon satisfaisante ses méthodes d'application des minimums en précisant les rôles et responsabilités de chacun (CDB, copilote, circulation aérienne).
Une référence à JEPPESEN est acceptable tout en spécifiant la nécessité de vérifier que les minimums appliqués sont supérieurs aux valeurs minimales RC-OPS

S"agissant de l"utilisation pour la préparation du vol,
Vérifier que l"exploitant a décrit correctement les minimums à prendre en compte à la préparation du vol pour l"aérodrome de départ, de dégagement au décollage, de destination et de dégagement en route et à destination (RC-OPS 1.D.B.125), en précisant dans quels cas RC- (OPS 1.D.125):

- il est nécessaire de retenir un aérodrome de dégagement au décollage
- il est nécessaire de retenir deux aérodromes de dégagement à destination
- si nécessaire, dans quels cas il est possible de ne pas sélectionner d"aérodrome de dégagement à destination.

S"agissant de l"utilisation avant le décollage,
Vérifier que l"exploitant a défini les règles permettant d'entreprendre le décollage en fonction des dernières conditions météo prévues à l'aérodrome de destination et/ou à l'aérodrome (aux aérodromes) de dégagement (RC-OPS 1.D.180 (a)).

Approbations/acceptations particulières :
- App. 1 au RC-OPS 1.G.035.a : conditions pour effectuer, en classe de performance A, des procédures d"approche à forte pente sur pistes sèches

A.8.1.6 Interprétation des données météorologiques
(RC-OPS 1.D.B.115, AMC 1.D.B.125, RCA,)

Vérifier la présence dans cette section ou toute autre du chapitre A.8.1. d"une définition de la composition du dossier météorologique de vol.

Vérifier que le manuel donne une explication suffisante des codes habituels, mais aussi des codes utilisés plus rarement (SNOWTAMS, SIGMETS...), ou alors qu"il indique où il est possible de trouver cette explication.

A.8.1.7 Détermination des quantités de carburant, de lubrifiant et d'eau-méthanol transportées
(AMC OPS 1.D.080, AMC au OPS1.D.125 et RC-OPS 1.G.025, 1.D.225)

La DGACM s'assurera que ce chapitre comprend :

- une description des méthodes de la compagnie : choix de la réserve de route, calcul de la réserve de dégagement, description des procédures particulières utilisées (point de décision, ...).
- si le type d'appareil ou les routes exploitées le justifient (ex ETOPS), la prise en compte pour le calcul de la réserve additionnelle de la panne d'un moteur, de la panne de pressurisation, et de la panne de deux moteurs pour les tri- ou quadrimoteurs lorsque la route s"éloigne à plus de 90 minutes – à la vitesse de croisière Long Range tous moteurs en fonctionnement, à la température standard et en air calme – d"un aérodrome permettant un atterrissage (classe de performances A).

A.8.1.8 Principes généraux de masse et de centrage
(Chapitre J)

Vérifier que les points suivants ont correctement été décrits:

- définitions;
- méthode d'évaluation de la masse des passagers (forfait, déclaration orale + incrément, pesée), des bagages enregistrés (pesée, forfait) en fonction du type d'appareil et de l'exploitation réalisée, et la méthode d'évaluation de la masse du fret. Si les valeurs forfaitaires sont utilisées, vérifier qu"elles sont conformes au RC-OPS 1.J.025;
- principes généraux de détermination des marges de centrage prises en compte pour le calcul de l"enveloppe opérationnelle de centrage (voir IEM à l"app1 au RC-OPS1.J.005 (d));
- contenu de la documentation de masse et centrage (voir app 1 au RC-OPS1.J.030);
- procédure de préparation et d'acceptation du document de masse et centrage : réDGACMtion du document initial, du plan de chargement, et du document définitif; acceptation par le commandant de bord; procédures de modification de dernière minute.

Certains points évoqués ci-dessus peuvent être décrits en partie B6.

Approbations/acceptations particulières :
- Appendice 1 au RC-OPS 1J.005(d.1) : marges de centrage et procédures opérationnelles associées
- App. 1au RC-OPS 1.J.005.b : utilisation de masses forfaitaires spéciales pour les éléments de chargement autres que les passagers et les bagages
- RC-OPS 1.J.020.a.3 : autres masses forfaitaires de l"équipage pour le calcul du centrage- OPS 1.J.025 g : approbation de la campagne de pesée
- RC-OPS 1.J.025.g : approbation des valeurs forfaitaires de masses passagers et bagages définies par l"exploitant
- App. 1 à l'OPS 1.J.030.a.1.ii : omission de certaines informations sur le document de masse et centrage
- App. 1 à l'OPS 1.J.030.c : utilisation de systèmes embarqués de masse et centrage comme source primaire
- 1.J.030.c : utilisation de procédures non standard concernant la documentation de masse et centrage

A.8.1.10 Plan de vol exploitation

(RC-OPS .D.120, D.B.130, K.145, P.025)

Vérifier que ce chapitre contient soit :

- une description de la procédure de rédaction de ce document,
- une description détaillée du contenu du Plan de Vol exploitation, qui doit être conforme au RC-OPS1.P.025 a),
- une description de l"utilisation de ce document (RC-OPS 1.P.025 c) ou d)),

soit un exemple d"utilisation du PV exploitation et sa cohérence (remplissage type avant le vol et pendant le vol).

A.8.1.11 Compte-rendu matériel de l'exploitant

(RC-OPS 1.N.045)

Vérifier:

- que l'exploitant décrit le ou les documents de support de CRM et son contenu en l"illustrant notamment par un exemple de formulaire rempli,

- que ce document contient les informations requises
- que la procédure de rédaction et d'utilisation du CRM avec les différents intervenants est correctement décrite :
    - avant vol : APRS, Potentiel Restant, acceptation ou non des tolérances,
    - après le vol : mentions à reporter, ajout éventuel de plaintes CRM
- la cohérence entre cette partie du manuel d'exploitation et celle pertinente du MME.

Approbations/acceptations fondamentales :
- RC-OPS 1.N.045 b) : CRM de l'exploitant

A.8.1.12 Liste des documents, formulaires et informations supplémentaires à transporter

Approbations/acceptations particulières :
- RC-OPS 1.B.125 a)3. : conditions de dispense d'emport du manuel de vol
- RC-OPS 1.B.130 b) : support autre que support papier pour les informations supplémentaires et formulaires de bord

A.8.2 CONSIGNES RELATIVES A L'ASSISTANCE AU SOL

A.8.2.4 Procédures de dégivrage et d'anti-givrage au sol

(doc OACI 9640-AN/N.005, AMC OPS 1.D.185, AMC OPS 1.N.045 pour le lien avec le CRM)

Lorsque l'exploitant peut être exposé à des conditions givrantes régulièrement, vérifier que ce chapitre comprend :

- un rappel des effets des « contaminants » sur la surface de l'avion,
- un rappel des conditions propices à la formation de givre,
- une description des procédures de dégivrage/anti-givrage couvrant tous les points du 1. b) de l'AMC au RC-OPS 1.D.185 que l'exploitant met en œuvre et dans quelles conditions ces procédures sont mises en œuvre,
- un tableau de synthèse indiquant pour chacun des types de fluides utilisés les durées de protection estimées avant le décollage en fonction du produit, de la méthode utilisée, de sa dilution, des conditions MTO. Il spécifiera que ces tableaux ne sont que des guides
- un énoncé des limitations au décollage induites par ces opérations (limitation de masse) et des procédures de manœuvre (effort au manche, taux de montée) écrite par le constructeur. Renvoi au programme d'entraînement et de contrôle périodiques de la partie D.
- lorsque le dégivrage/anti-givrage de l'aéronef est assuré par un sous-traitant, un énoncé des informations que les équipages doivent fournir au sous-traitant ou obtenir de ce dernier.
- le cas échéant, un renvoi aux consignes particulières liées au type d'aéronef décrites en partie B.

A.8.3 OPERATIONS EN VOL

A.8.3.1 Politique IFR/VFR :

Ce chapitre devrait indiquer clairement si l'exploitant s'autorise ou s'interdit l'exploitation en VFR.

Vérifier que le manuel d"exploitation expose clairement la politique IFR/VFR de la société. Lorsque la société autorise un changement de régime de vol, justifié par des raisons opérationnelles, lister toutes les précautions à prendre lors de la phase transitoire (règles de l'air, fréquences à contacter…)

A.8.3.2 Procédure de navigation :
(RC-OPS 1.D.055, D.060, D.210 et D.215),

Vérifier que chacune des procédures de navigation utilisées par la compagnie est correctement décrite (Standard, MNPS et Polaires, RNAV/RNP, RVSM).

Vérifier que l'exploitant a décrit la procédure générale de replanification en vol et la procédure en cas de dégradation des systèmes en vol compte tenu du type d'exploitation effectuée et des espaces traversés (référence à la partie B et à la partie C possible)

Approbations/acceptations opérationnelles :
RC-OPS 1.D.060: MNPS (voir guide d"autorisation de vol en espace MNPS/RVSM)
RC-OPS 1.D.060 : RNAV/RNP (voir guide d"autorisation B-RNAV)
RC-OPS 1.D.055 : RVSM (voir guide d"autorisation de vol en espace MNPS/RVSM)

A.8.3.3 Procédures de calage altimétrique

Vérifier que l'exploitant a défini le calage altimétrique à utiliser en fonctions des différentes phases de vol.
Vérifier que la procédure décrite par l'exploitant traite le cas des zones particulières (RVSM).

A.8.3.5 Procédures du dispositif avertisseur de proximité du sol
(RC-OPS 1.D.240, RCA)

Vérifier que la réponse du pilote aux différents types d"alarmes GPWS est correctement décrite. Vérifier que cette description est exhaustive et cite chaque message dans les différents modes de GPWS (au maximum 7 modes) installés sur les aéronefs de l'exploitant.
Ces informations peuvent figurer en partie B.

Vérifier que l"exploitant a défini des consignes aux équipages en cas d"alerte MSAW (action et phraséologie).

A.8.3.6 Politique et procédures d'utilisation des systèmes anti-abordage (ACAS II)
(RC-OPS 1.D.D.065, IEM OPS 1.D.D.065, et OPS 1.K.250)

Vérifier que la réponse du pilote aux avis et alarmes TCAS (TA/RA) est correctement décrite.
Ces informations peuvent figurer en partie B. Les informations pertinentes publiées dans le TGL 11 publié par les JAA « Instructions destinées aux exploitants » sur les programmes de formation à l"utilisation de l"ACAS II doivent être prises en compte par l'exploitant.

A.8.3.7 Politique et procédures de gestion en vol du carburant
(Appendice 1 au RC-OPS 1.D.225)

Vérifier que l'exploitant a correctement défini :

- quand les comparaisons entre le carburant prévu et le carburant consommé seront effectuées par le Commandant de bord
- dans quelles conditions le Commandant de bord doit envisager d"anticiper le dégagement en route
- quand le commandant de bord devra se déclarer en situation d"urgence.

A.8.3.15 Exigences en matière de sécurité cabine

(RC-OPS 1.D.165, D.170)

Vérifier que les procédures à suivre dans le cadre d'un avitaillement avec des passagers à bord, embarquant ou débarquant ont été définies.

A.8.4. OPERATIONS TOUT TEMPS

S"agissant de l"utilisation des minimums au décollage, vérifier pour tout exploitant, que cette section décrit comment le CDB s'assure que la RVR ou la visibilité dans le sens du décollage est supérieure aux minimums applicables, en traitant notamment les points suivants:

- les possibilités d'évaluation de la RVR/Visibilité par le pilote
- les cas ou le CDB doit s'assurer que les LVP sont en vigueur
- les cas d'exigence de RVR multiples,
- éventuellement les conditions particulières relatives aux LVTO avec RVR<150/200m

S"agissant de l"utilisation des minimums opérationnels pendant le vol, vérifier que cette section comprend :

- les conditions pour poursuivre vers l'aérodrome de destination en fonction des dernières informations météo disponibles (1.D.180)
- les conditions pour le commencement et la poursuite de l'approche (1.D.255),
- les règles d'utilisation du tableau de conversion visibilité / RVR (app 1 au MIN 1.E.005)- les références visuelles minimales à la décision
- l'effet sur les minimums opérationnels de la défaillance d'équipements au sol (AMC MIN 1.E.005(b)(4))

Pour les exploitants détenant une une autorisation de décollage au dessous des minima spécifiés ou une autorisation cat II ou une autorisation cat III voir également le guide relatif aux autorisations LVP.

Approbations/acceptations opérationnelles :
- RC-OPS 1.E.015(a)(3)., 1.E.015(b) et App1 au 1.E.005(a)(4) : Opérations de catégorie II ou II et utilisation de minimums de décollage en dessous des minimums spécifiés.
- App. 1 au OPS 1.E.015(d)(3) : nombre d"approches effectuées lors de l"évaluation initiale du système embarqué pour les opérations par mauvaise visibilité avec une DH ≥ 50 ft- App. 1 au 1.E.005.b.3.x : références visuelles non standard pour les approches classiques
- App. 1 au OPS 1.E.015.f.iv : programme de démonstration réduit pour l"utilisation d"aéronef déjà approuvé CatII/CatIII dans un autre Etat

Approbations/Acceptations particulières :

- App. 2 au RC-OPS 1.E.005.c.b.1 : si l'opérateur désire changer la catégorie de ses avions en leur imposant de manière permanente une masse maxi à l'atterrissage inférieure pour les approches de précision de catégorie I
- RC-OPS 1.495.c.3 et app. 1 au RC-OPS 1.495.c.3 : utilisation, en classe de performance A, des angles d'inclinaison latérale élevés pour le franchissement d'obstacles au décollage

A.8.5 ETOPS
(RC-OPS 1.D.065 et OPS 1.D.070, *Information Leaflet 20)*

Approbations/acceptations opérationnelles :
- RC-OPS 1.D.065 et 1.D.070 : Autorisation ETOPS (voir guide relatif aux autorisations ETOPS)

A.8.6 UTILISATION DES LISTES MINIMALES D'EQUIPEMENTS ET DE DEVIATIONS TOLEREES PAR RAPPORT A LA CONFIGURATION DE TYPE
(RC-OPS 1.B.030, RC-OPS 1.B.085, RC-OPS 1.K.005, RC MMEL/MEL)

Ce paragraphe est vérifié dans le cadre de l'approbation de la L.M.E.
Le préambule de la LME peut figurer ici ou en partie B.9. Selon le choix de l'exploitant.

A.9. MARCHANDISES DANGEREUSES.
(RC-OPS 1.B.065, 1.B.070, 1.B.080, 1.D.270(e), chapitre R dont RC-OPS 1.R.025 (b) et AMC associée, RC-OPS 1.R.075 (bc) et AMC associée. S'agissant du transport des armes, voir aussi le manuel de sûreté B.

CAS D'UNE SOCIETE AUTORISEE

Approbations/acceptations opérationnelles :
- RC-OPS 1.R.020 : autorisation de transport de marchandises dangereuses
- RC-OPS 1.R.080.a : programme de formation au transport aérien des marchandises dangereuses (voir partie D du manuel d'exploitation)

Approbations/acceptations particulières :
RC-OPS 1.B.065.b: conditions spéciales de transport des munitions de guerre (marchandises dangereuses)
RC-OPS 1.B.070.b.1 : autres procédures de rangement si les armes de sport ne peuvent être rangées en zone inaccessible aux passagers (marchandises dangereuses)

CAS D'UNE SOCIETE NON-AUTORISEE

- Vérifier que l'exploitant indique clairement qu'il s'interdit le transport de marchandises dangereuses et qu'il en informe ses sous-traitants.
- Vérifier que la société, non autorisée à effectuer le transport par air de marchandises dangereuses, a indiqué dans son manuel d'exploitation qu'elle s'interdit le transport d'armes et de munitions de guerre (les munitions de guerre étant des marchandises dangereuses).

S'agissant du transport d'armes et munitions de sport, vérifier que l'entreprise a clairement indiqué dans son manuel si elle s'autorise à les transporter.

A.10. SÛRETÉ
(chapitre S, RC-OPS 1.S.005)

La DGACM s'assurera que les points suivants sont correctement traités :

- nomination d'un correspondant sûreté
- mise en place des principales mesures de sûreté adaptées au réseau de l'exploitant
- plan d'actions en urgence, et notamment mesures de sauvegarde

Approbations/acceptations fondamentales :
- RC-OPS 1.S.010: programme de formation à la sûreté

Approbations/acceptations particulières :
- RC-OPS 1.B.065.b: conditions spéciales de transport des munitions de guerre (sûreté)
- RC-OPS 1.B.070.b.1 : autres procédures de rangement si les armes de sport ne peuvent être rangées en zone inaccessible aux passagers (sûreté)

A.11. REGLES DE L'AIR

Vérifier la validité de la version du Règlement de la Circulation Aérienne utilisée.

A.12. LOCATION

Vérifier que l'exploitant décrit ici les procédures mises en œuvre dans les différents cas de location :

- prise en location coque nue (la compagnie loue un aéronef coque nue et l'inscrit sous son CTA)
- mise en location coque nue (la compagnie donne un aéronef coque nue en location et le retire de son CTA)
- prise en location avec équipage complet (la compagnie affrète une autre compagnie),
- mise en location avec équipage complet (la compagnie est affrétée par une autre compagnie).

Et selon la nationalité de l'exploitant avec lequel le contrat est passé :

- Nationale,
- Etrangère

Ces procédures doivent décrire précisément les cas où l'autorité doit donner son approbation comme requis au paragraphe 1.B.160, les responsabilités de l'exploitant lors des opérations, les cas de sous-affrètement.

Vérifier que l'exploitant décrit également la procédure de sélection de ces partenaires (méthode, services en charge, adéquation du partenaire à l'exploitation envisagée…), puis, s'il existe, le suivi particulier qui en est réalisé.

ANNEXE 1.1 - GUIDE D'EXAMEN D'UN MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE B – UTILISATION DE L'AVION

Note : La langue de rédaction de la partie B est traitée dans le chapitre "langue de rédaction d'un manuel d'exploitation" de la préface du présent guide.

B.1. LIMITATIONS
(RC-OPS 1 –chapitres H, I et J)

La DGACM s"attachera à vérifier :
- la cohérence de cette partie avec les autres parties du manuel
- la présence de toutes les rubriques détaillées dans le RC- OPS.

L'exploitant doit spécifier, lors de la description des limitations, celles qui correspondent à des limitations issues du manuel de vol (éléments ci-dessous précédés d"un•), et celles qui relèvent de considérations opérationnelles (éléments ci-dessous précédés d'un ○).

La vérification faite par la DGACM portera sur les considérations opérationnelles plutôt que sur celles reprises par la compagnie dans le manuel de vol. En effet, la DGACM vérifiera la compatibilité entre les types d"exploitation approuvés et ceux notés dans cette partie en paragraphe (c) et approuvera la configuration maximale en siège passagers lorsqu"elle est différente de celle figurant au manuel de vol.

(a) Bases de certification :

- version du JAR, de la FAR ou de tout autre document utilisé pour la certification
- référence du CDN de type et date de certification et/ou des extensions de ce CDN
- référence et date du CLN démontrant la conformité de l'appareil aux exigences d'un des chapitres du volume I de l'annexe 16 de l'OACI (nuisances sonores)

(b) Disposition des sièges passagers :

- nombre maximal de passagers prévu par le CDN individuel
- plan d'aménagement des différentes configurations prévues par l'exploitant y compris en version mixte, cargo ou sanitaire. Les sièges passagers doivent être clairement différenciés des autres sièges de structure. Le plan d'aménagement peut figurer en partie B.6.
- configuration maximale en sièges passagers (qui doit être approuvée lorsqu'elle est différente de celle figurant au manuel de vol)

(c) Types d'exploitation approuvés :

- VFR
- IFR
- ETOPS : préciser la durée maximale d'éloignement
- B-RNAV : préciser le niveau de RNP
- RVSM
- LVTO : RVR autorisée
- CAT II / CAT III : DH et RVR autorisées
- MNPS

- vol en conditions givrantes connues
- approches fortes pente
- marchandises dangereuses

(d) Composition de l'équipage :

- équipage de conduite : nombre minimal certifié et/ou opérationnel des PNT requis
- équipage de cabine : nombre minimal certifié et/ou opérationnel de PNC requis par version d'aménagement

Approbations/acceptations particulières :
- RC-OPS 1.F.015.a.6. : Configuration maximale en siège passagers

B.2. PROCEDURES NORMALES

La DGACM s'attachera à vérifier :

- l'existence d'un préambule définissant :

  - l'architecture du chapitre (table des matières, sommaire ou autres + éventuellement commentaires).

  - la symbologie et les codes utilisés dans ce chapitre, avec éventuellement un exemple de check-list

  - les consignes associées aux procédures correspondant à toutes les phases de vol (y compris pendant la préparation du vol, la prévol, le transit) en précisant les principes généraux de répartition des tâches (PF/PNF/OMN, et/ou CDB/OPL/OMN) pour :
    - le déclenchement des actions
    - le déclenchement des check-lists
    - l'utilisation des check-lists (appel/réponse)
    - la clôture des check-lists
    - les règles de contrôle mutuel

  - les autres consignes en précisant à chaque fois les principes généraux de répartition des tâches (PF/PNF/OMN, et/ou CDB /OPL/OMN) pour :
    - l'utilisation des automatismes : directeur de vol (FD), pilote automatique (AP), automanette ou autopoussée (A/THR), affichage des paramètres (cap, vitesse, et altitude).
    - le transfert de pilotage
    - la navigation (moyens conventionnels ou autres)
    - les télécommunications
    - les annonces techniques

- l'existence d'une répartition des tâches qui doit être précisée item par item au niveau des procédures développées. Cependant, si les principes de répartition des tâches sont décrits de façon précise (PF/PNF/OMN ; CdB/OPL/OMN) dans un préambule, la description de la répartition des tâches item par item n'est plus nécessaire (sauf pour les procédures pour lesquelles les principes généraux décrits en préambule ne s'appliquent pas).

- l'existence de procédures couvrant l'ensemble des domaines prévus par les points (a) à (n) du paragraphe B.2.1 de l'Appendice OPS.1.P.010 (y compris la préparation du poste).

- l'existence de " procédures développées " rédigées par l'exploitant. Il n'est pas acceptable de n'utiliser que la documentation réduite établie par le constructeur en lieu et place des procédures normales développées de la partie B2 du manuel d'exploitation.

- l'existence de schémas (synoptiques, profils de vol ou autres) se rapportant aux phases de vol concernées :

- décollage normal
- décollage normal avec procédure antibruit
- approche à vue
- approche de précision
- approche classique directe
- approche classique indirecte
- approche interrompue.

- l'existence de listes de vérifications (check-lists) pour chaque phase du vol. Il est recommandé que ces check-lists soient établies par l'exploitant, auquel cas la DGACM s'assurera qu'elles prévoient au moins les vérifications proposées par le constructeur. Il est toléré que, pour les check-lists, l'exploitant renvoie à de la documentation réduite établie par le constructeur (QRH ou autre….) sous réserve que la cohérence de ces check-lists avec les procédures développées soit assurée et que chacun des personnels navigants dispose d'un exemplaire (et des mises à jour correspondantes) de ce document.

La DGACM vérifiera alors la pertinence des pratiques de l'exploitant et assurera la cohérence au niveau national des exigences en la matière.

Approbations/acceptations opérationnelles :
RC-OPS 1.E.015.a.3, 1.E.015 b et App1 au 1.E.005.a.4 : Opérations de catégorie II et III et utilisation de minima de décollage en dessous des minima spécifiés (voir guide relatif aux autorisations LVP)

B.3. PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE

La DGACM s'attachera à vérifier :

- l'existence d'un préambule traitant chacun des aspects suivants :
- l'architecture du chapitre (table des matières, sommaire ou autres + éventuellement commentaires). *Le respect de la classification ATA est recommandé. S'il s'agit d'un avion muni d'ECAM ou d'EICAS, l'exploitant explicitera comment il distingue les procédures ECAM/EICAS de celles non ECAM/EICAS*

- la description des check-lists et de la symbologie utilisée

- la classification en sous-chapitres distincts des procédures en procédures d'urgence d'une part et en procédures anormales d'autre part

- les consignes d'utilisation des procédures anormales et d'urgence en précisant les principes généraux de répartition des tâches et l'application des règles de contrôle mutuel :
  - en identifiant les procédures à effectuer de mémoire, celles à effectuer avec un support (papier ou ECAM/EICAS)
  - les modalités de traitement des pannes.

- la répartition des tâches qui doit être précisée item par item au niveau des procédures développées. Cependant, si les principes de répartition des tâches sont décrits de façon précise (PF/PNF/OMN ; CdB/OPL/OMN) dans un préambule, la description de la répartition des tâches item par item n'est plus nécessaire (sauf pour les procédures pour lesquelles les principes généraux décrits en préambule ne s'appliquent pas).

☞ l'existence de procédures couvrant l'ensemble des domaines prévus par les points (a) à (n). Cette vérification s'effectuera selon les principes suivants :

- l'exploitant doit disposer sur support papier de toutes les procédures (a) à (n). Il n'est donc pas acceptable que des procédures décrites dans l'ECAM/EICAS ne soient pas reprises sur support papier dans le manuel d'exploitation (ceci est vrai a fortiori pour les procédures non ECAM/EICAS).

- l'ensemble des procédures anormales et d'urgence prévues par le constructeur dans le manuel de vol doit être repris.

- l'exploitant doit développer dans cette partie B3 les procédures anormales et d'urgence non traitées par le constructeur, requises par la réglementation opérationnelle et donc relatives à l'exploitation en ligne (par opposition aux procédures relatives aux vols de formation…..). Il peut s'agir par exemple des procédures :
  - dépassement des limites de radiations cosmiques
  - foudroiement
  - message de détresse et alerte du contrôle de la circulation aérienne en cas d'urgence
  - arrêt décollage
  - descente d'urgence
  - risques d'abordage (alarme TCAS /ACAS)
  - cisaillement de vent
  - feu cabine pour les avions exploités sans PNC…

- certaines procédures anormales et d'urgence sont développées dans la partie A du manuel d'exploitation. Il est nécessaire que ces procédures soient reprises en partie B sauf si aucune disposition de ces procédures spécifiques au type d'appareil n'existe. Dans ce cas, l'exploitant peut ne faire figurer en partie B qu'un renvoi à la partie A.

- il n'est pas acceptable de n'utiliser que la documentation réduite établie par le constructeur en lieu et place des procédures anormales et d'urgence exigées dans la partie B3 du manuel d'exploitation. En revanche, il est admis que la documentation réduite établie par le constructeur (QRH ou autre….) soit

utilisée à bord par l'exploitant. Dans ce cas, la partie B3 du manuel d'exploitation devra être cohérente avec cette documentation réduite, et les commentaires “développés” proposés par le constructeur doivent être traduits en langue française dans la partie B3.

La DGACM vérifiera alors la pertinence des pratiques de l'exploitant et assurera la cohérence au niveau national des exigences en la matière.

Approbations/acceptations opérationnelles :
RC-OPS 1.E.015.a.3, 1.E.015 b et App1 au 1.E.005.a.4 : Opérations de catégorie II et III et utilisation de minima de décollage en dessous des minima spécifiés (voir guide relatif aux autorisations LVP)

B.4. PERFORMANCES.
(RC-OPS1 parties F, G, H, I)

Les éléments décrits dans la section B4 sont à adapter en fonction de la classe de performance de l'aéronef telle que définie dans le RC-OPS 1.F.005.

La DGACM s'attachera à vérifier le contenu de ces différentes parties :

Les méthodes compagnie et données dans des conditions d'exploitation normales, pour déterminer les performances afin de satisfaire les limitations exigées par la réglementation :
- la méthode d'utilisation des différentes planches de données (courbes, tableaux) et des éventuels outils informatiques, avec des exemples concrets de calcul.
- un rappel des hypothèses retenues, concernant la configuration avion (braquage becs, volets), les conditions des systèmes (ANTI-SKID, prélèvements d'air), de l'aérodrome et météorologiques (pistes mouillées/contaminées), sur lesquelles sont fondées les données de performances fournies dans la section.
- une table dressant la configuration avion prédéfinie (train, becs, volets, régime moteurs) dans les phases de décollage et d'atterrissage.
- les différentes lois de montée, de descente et régimes de croisière possibles, et celles/ceux préférentielles choisies par l'exploitant.
- le mode opératoire défini par l'exploitant sous forme de consignes aux équipages pour la détermination des performances, par phase de vol.
- les planches de données nécessaires au calcul des performances. Ces planches doivent correspondre à la version de l'avion et à la motorisation concernée, et doivent couvrir tout le domaine d'exploitation envisagé par l'exploitant. Elles doivent intégrer tous les éléments influant sur les performances relatifs :
  * aux conditions atmosphériques du moment (température, vent, givrage).
  * à l'infrastructure aéroportuaire (pente piste, prolongement dégagé, prolongement d'arrêt).
  * à l'état de la piste (sèche, mouillée, contaminée).
  * à la configuration avion (ex: braquage Becs / Volets, inverseurs de poussée, prélèvements d'air, ANTI-SKID, ANTI-ICE).
- les données doivent également établir les différentes vitesses à adopter qui sont associées aux planches de données correspondantes (V_1, V_r, V_2, V_3,… V_{REF}), et les corrections éventuelles à y apporter suivant les dégradations des conditions de piste.
  - des corrections à appliquer doivent être fournies lorsque les conditions portant sur l'état de la piste ou sur la configuration avion divergent de

celles sur lesquelles s"appuient les données de performances (ex : piste mouillée / contaminée, conditions givrantes connues, ANTI-SKID ou ANTI-ICE inopérants, REVERSES inopérantes).

Une attention particulière doit être portée sur les données relatives aux pistes mouillées et contaminées, qui doivent être approuvées au acceptées par l'Autorité.

Les éléments et données correspondant à une exploitation non standard liée à une dégradation des systèmes avions ou à une utilisation particulière de l"avion. Ce paragraphe prévoit selon les cas, les éventualités suivantes :
- la perte d"un moteur en montée et la poursuite du vol sur (N-1) moteurs (montée, croisière, descente et atterrissage).
- la perte d"un moteur en croisière associée aux altitudes de rétablissement (courbes de Drift-Down).
- pour les tri ou quadrimoteurs, la perte de deux moteurs en croisière et les altitudes de rétablissement associées.
- la pratique d"approches sous forte pente.
- l"utilisation de procédures d„atterrissage court.
- les vols réalisés avec certains éléments de la CDL manquants.
- le vol de convoyage avec train sorti.
- le vol de convoyage avec un moteur en panne.
- le vol de convoyage en condition dépressurisée.

Approbations/acceptations particulières :
- RC-OPS 1.F.010.b, 1.G.005.a, 1.I.005 : acceptation dans le manuel d"exploitation de données supplémentaires relatives aux performances non disponibles dans le manuel de vol
- RC-OPS 1.G.005.b, 1.G.040.b : données „équivalentes" relatives aux performances, en classe de performance A, sur pistes mouillées et contaminées
- RC-OPS 1.G.015.c.3., App. 1 au RC-OPS 1.G.015.c.3 : utilisation, en classe de performance A, des angles d"inclinaison latérale élevés pour le franchissement d"obstacles au décollage
- RC-OPS 1.G.030.b: utilisation d'une méthode alternative de vérification de la masse approche en classe de performance A
- App. 1 à l'OPS 1.G.035.a : conditions pour effectuer, en classe de performance A, des procédures d"approche à forte pente sur pistes sèches
- RC-OPS 1.G.035.a.3 & 4 : utilisation, en classe de performance A et pour les procédures d"approche à forte pente, du facteur 60% ou 70% basé sur une hauteur au seuil non standard (compris entre 35 ft et 50 ft)
- AMC OPS 1.H.010.c.5, AMC OPS 1.I.010.d.4 : décollages en classe de performance B et C, des facteurs de correction pour des pistes de pente supérieure à 2%
- RC-OPS 1.H.035.a : utilisation, en classe de performance B et pour les procédures d"approche à forte pente et d"atterrissage court, du facteur 70% basé sur une hauteur au seuil non standard (compris entre 35 ft et 50 ft)
- RC-OPS 1.H.040.b, OPS 1.I.045.b: données „équivalentes" relatives aux performances, en classe de performance B et C, sur pistes mouillées et contaminées

B.5. PREPARATION DU VOL

La DGACM s"attachera à vérifier que cette partie contient (si ces éléments se trouvent dans une autre partie du manuel, une parenthèse en italique l"indique) :

- tableaux ou abaques permettant le pré-calcul du carburant réglementaire pour chaque phase du vol (tableaux de marche par phase de vol ou tableaux d'étape,

donnant les consommations de carburant en fonction de la masse avion, du niveau de vol, de la distance, de la température…).L'exploitant spécifie lorsqu'il utilise des forfaits. Un exemple chiffré de préparation du vol doit être fourni.

- vitesses et paramètres moteur en procédures normales et/ou N-1. *(B2, B3)*
- consignes de préparation des vols applicables aux vol ETOPS *(A.8.5)*

D'autres éléments peuvent également se trouver en section B5, mais ont plutôt vocation à être trouvés dans d'autres chapitres mentionnées en italique, notamment :

- limitations de masse en fonction du vent, de la température et du QFU pré-calculées sur les terrains usuels *(C)*
- description de l'utilisation des cartons décollage/atterrissage avec exemple(s) chiffré(s). *(B2 ou C)* et description des fiches de limitation de masse (OTOW, RTOW) *(C)*

B.6. MASSE ET CENTRAGE

(RC-OPS 1 chapitre J)

La DGACM s"attachera à vérifier que les éléments suivants, spécifiques au type, sont décrits :

- le plan d'aménagement des différentes configurations cabine (pax, cargo, mixte) que la compagnie désire exploiter.
- les masses/index des aéronefs et des différentes versions, en veillant à bien préciser ce qui est pris en compte dans les masses affichées, et en indiquant les corrections usuelles.
- les limites opérationnelles associées aux variantes/versions utilisées :
- limitations Take Off Weight (et en particulier quand des limitations spéciales sont imposées)
- limitations de centrage (limites certifiées, et limites opérationnelles pour tenir compte des diverses variations en vol)
- limitations de chargement (limites liées à l"utilisation de soute, penderie, et tout compartiment pertinent.)

Acceptations/approbations particulières :

- RC-OPS 1.J.005 Appendice 1 au RC-OPS 1.J.005.b) : Utilisation de masses forfaitaires spéciales pour la charge marchande
- RC-OPS 1.J.005 Appendice 1 au RC-OPS 1.J.005.d.1 : Marges de centrage et procédures opérationnelles associées
- RC-OPS 1.J.020 (a)(3) : Autres masses forfaitaires de l"équipage pour le calcul du centrage
- RC-OPS 1.J.025 (g) : Valeurs forfaitaires de masses passagers et bagages définies par l"exploitant
- RC-OPS 1.J.030 Appendice 1 au RC-OPS 1.J.030.a.1.ii) : Omission de certaines informations sur le document de masse et centrage
- RC-OPS 1.J.030 Appendice 1 au RC-OPS 1.J.030.c) : Utilisation de systèmes embarqués de masse et d"établissement de valeurs forfaitaires révisées de masse des passagers et des bagages centrage
- RC-OPS 1.J.030 (c) : Utilisation d'une procédure alternative d'établissement de masse et centrage

B.7. CONSIGNES DE CHARGEMENT

(RC-OPS 1.D.085 à 1.D.110, OPS 1.D.165, RC-OPS 1 chapitre J)

La DGACM s"attachera à vérifier que sont décrites, en lien avec la partie A.8.2.2., les consignes de transport des bagages et du fret (bagages cabine, articles soumis à conditions et articles interdits) et les consignes de chargement et déchargement (pas de vrac ou d"objet pouvant transpercer le filet éventuel…), portes (accès pax, soutes, service), chargement/déchargement de soute, arrimage (filets, sangles, mats/points de fixation, soutes vrac…)

Dans cette section (et sous réserve de l"application des alinéas précédents) doivent également figurer les caractéristiques, méthodes d"utilisation, et limites associées aux :

- cabines passagers
- soutes bagages/cargo
- caractéristiques (préciser type, ventilation, pressurisation, accès, systèmes de détection et extinction incendies.*)*
- dimension / emplacement
- capacité
- galleys/rangements
- filets/arrimage (protection porte cargo, filets de cloisonnement, arrimage)
- consignes de chargement concernant la cabine passagers, bagages et cargo, transports spéciaux, transports d"animaux vivants en soute.

B.8. LISTE DES DEVIATIONS TOLEREES PAR RAPPORT A LA CONFIGURATION TYPE

(RC-OPS 1.B.030.a.)

La CDL de l'exploitant doit être au moins aussi restrictive que celle du constructeur. L'absence de publication par le constructeur d'une CDL équivaut à une déclaration de sa part qu'il n'envisage aucune déviation de configuration par rapport à la configuration type c'est à dire au C.D.N et implique également un NO GO si un élément structural est manquant.

De même lorsqu'une CDL est publiée, tout élément structural constaté manquant et non spécifié dans cette liste entraîne un NO GO.

La présentation de la section B8 est identique à celle de la section B9, à l'exception des délais de remise en état.

Vérifier que le préambule ou la lettre d'envoi comporte les engagements suivants :

- conformité de la CDL à la CDL du constructeur
- conformité de la CDL à toute CN
- adéquation entre la CDL et les avions (n° de série, modèle, Services Bulletins, équipements…)
- types d"exploitation envisagés
- mode d"amendement de la CDL. Un amendement doit être effectué :
- en cas de Consigne de Navigabilité, de Service Bulletin ou de modifications,
- en cas de révision de la CDL du constructeur, dans un délai de 90 jours,
- en cas d"évolution de la réglementation (opérationnelle, ATC…).
- mode de diffusion des amendements, afin de s"assurer que toutes les personnes concernées reçoivent les amendements (si le mode de diffusion n"est pas décrit dans une autre partie du manuel d"exploitation).

Vérifier que le préambule comporte un sommaire. Ce dernier a pour objectif de faciliter l'accès au document et d'aider les pilotes à identifier une tolérance offerte par la CDL. Idéalement, ce sommaire liste les éléments structuraux selon la nomenclature ATA.

Vérifier que le préambule décrit aussi clairement que possible le mode d'emploi de la CDL, et notamment :

- la procédure choisie pour enregistrer les déviations et informer les équipages des déviations non soldées,
- que la décision d'accepter une déviation revient au Commandant de Bord.
- que le cumul de déviations n'est pas forcément prévu par la CDL et nécessite une analyse particulière.

B.9. LISTE MINIMALE D'EQUIPEMENTS
(RC-OPS 1.B.030.a.)

Voir le guide d'approbation des LME qui figure en Annexe 1.2 du chapitre IV de ce Manuel.

Acceptations/approbations fondamentales :
- RC-OPS 1.B.030 a) : Approbation de la liste minimale d'équipements (voir guide d'approbation des LME)
- RC-OPS 1.B.030 a) : Approbation ou acceptation de la liste minimale d'équipement de référence

B.10. EQUIPEMENT DE SECURITE SAUVETAGE, OXYGENE COMPRIS
(RC-OPS 1.D.110, 1.D.115, 1.D.150 b), 1.D.155, 1.D.160, 1.D.165, 1.D.170, 1.D.175, 1.D.220 ; RC-OPS 1 chapitre K.)

Vérifier que tous les équipements de sécurité sauvetage, oxygène compris, sont décrits dans cette partie ainsi que leur emplacement.
Vérifier la présence d'une procédure de détermination de la quantité d'oxygène en fonction du réseau envisagé. L'information fournie doit l'être sous une forme utilisable sans difficultés.

B.11 PROCEDURES D'EVACUATION D'URGENCE
(RC-OPS 1.D.110, 1.D.115, 1.D.150 B), 1.D.155, 1.D.160, 1.D.165, 1.D.170, 1.D.220, 1.K.180, 1.K.205, 1.K.210, 1.K.215)

Vérifier que les procédures d'évacuation sont décrites.
Vérifier la cohérence entre les parties B 11 et B 10.

B.12 SYSTEMES AVION

Pour les systèmes particuliers éventuellement installés sur chaque avion, la DGACM s'attachera à vérifier qu'ils sont bien décrits dans cette partie. Le cas échéant, il est

acceptable de renvoyer à la documentation constructeur, sauf systèmes particuliers cités ci-dessus.

Acceptations/approbations particulières :
- App. 1 au 1.E.030. Note 2 : autres systèmes de guidage pour les opérations tout temps
- RC-OPS 1.K.055.b : approbation pour remplacer l'équipement radar météo par un autre système pour les avions de masse maximale certifiée au décollage ≤ 5,7 t et de configuration maximale approuvée en sièges passagers ≤ 9

ANNEXE 1.1 - GUIDE D'EXAMEN D'UN MANUEL D'EXPLOITATION

PARTIE C – ROUTES ET AERODROMES

La partie C rassemble les informations qui sont spécifiques aux aérodromes et aux routes utilisés. Les consignes d'exploitation générales doivent, elles, figurer en partie A. Il convient que l'exploitant s'engage à s'assurer qu'il détient bien la documentation à jour correspondant à sa zone d'exploitation. La partie C doit contenir les informations suivantes, ou décrire le(s) document(s) contenant ces informations :

1. Pour chaque aérodrome devant être utilisé de manière répétitive:

(a) fiches de terrain décrivant :
- les minimums opérationnels pour les aérodromes de départ, de destination, de dégagement, et de déroutement
- les procédures d'arrivée, d'approche, d'approche interrompue et de départ y compris les procédures de réduction de bruit ;

(b) description des moyens de communication et aides à la navigation disponibles dans l'aérodrome ;

(c) description des procédures à appliquer en cas de panne des moyens de communication lors des phases de départ, d'approche et d'arrivée (la procédure générale peut figurer en partie A, les procédures spécifiques à chaque terrain figurent en partie C);

(d) services d'information aéronautiques et météorologiques disponibles sur l'aérodrome;

(e) données sur la piste et l'infrastructure de l'aérodrome;

Pour les points (a), (b), (c), (d), et (e) la référence à une documentation opérationnelle de type "Jeppesen", "Atlas", "Lido", ou équivalent… est acceptable. Dans ce cas, l'exploitant doit indiquer quelle partie de cette documentation opérationnelle décrit chacun de ces points.

(f) moyens d'assistance de l'aérodrome (pour l'entretien le SSLI et le handling);

(g) limitations d'aérodrome (limitations de performances au décollage et à l'atterrissage) ;

(h) procédures opérationnelles particulières (telles que procédures de dégivrage…);

2. Pour tout aérodrome devant être utilisé :

- catégorisation des aérodromes pour la qualification de l'équipage de conduite
(identification des aérodromes catégorisés en B ou C pour la qualification de l'équipage de conduite). Cette catégorisation doit être établie conformément à l'IEM

OPS 1.N.050 paragraphes 3, 4 et 5; La méthode de catégorisation peut figurer en partie C ou en partie A.

3. Pour les routes devant être utilisées de manière répétitive :

(a) altitude ou niveau de vol minimum ;

(b) moyens de communication et aides à la navigation ;

(c) procédures de communication et de navigation en route ;

(d) procédures en cas de panne des moyens de communication ;

(e) moyens de recherche et de sauvetage lorsque la zone que l'avion doit survoler présente des particularités;

(f) une description des cartes aéronautiques devant être à bord eu égard à la nature du vol et à la route à suivre;

(g) disponibilité des services d'information aéronautiques et météorologiques ;

(h) toutes limitations liées à une particularité de la route ou de la zone survolée (ex : zones MNPS, RVSM, zone polaire, emport d‟oxygène supplémentaire pour le survol d‟un relief élevé, etc...), ou à une particularité d‟exploitation (ex : aérodrome isolé, route ETOPS, etc...). Certains de ces éléments peuvent figurer en partie A.

Les informations demandées en (a) et (b) sont en général fournies par les routiers demandés en (f). Une partie de ces informations peut également figurer dans un document séparé du manuel d'exploitation lorsqu'elles correspondent à une zone spécifique telle qu'indiquée en (h).

Pour l'ensemble de ces points, la référence à une documentation opérationnelle de type "Jeppesen", "Atlas", "Lido", ou équivalent… est acceptable (pour le point (h), complétée si nécessaire par des procédures décrites en partie A.8). Dans ce cas, l'exploitant doit indiquer quelle partie de cette documentation opérationnelle décrit chacun de ces points.

ANNEXE 1.1 - GUIDE D'EXAMEN D'UN MANUEL D'EXPLOITATION

PARTIE D – FORMATION

Note 1: Le contenu des différents chapitres de la partie D doit être traité par des responsables de l'exploitation et non du TRTO. Les éléments qui concernent les personnels navigants doivent être traités sous la supervision du responsable désigné formation PN.
Note 2: Les paragraphes figurant en grisé en dessous de chaque titre reprennent exactement le texte du RC-*OPS Appendice 1 au* RC-*OPS 1.P.010 partie D*

D.1. PROGRAMMES DE FORMATION ET DE CONTROLE - GENERALITES

Programmes de formation et de contrôle de tous les personnels d'exploitation assignés à des tâches opérationnelles en relation avec la préparation ou la conduite du vol.

L'exploitant doit décrire d'une manière générale les différentes formations réalisées au sein de la compagnie.

Il est souhaitable de faire également figurer la teropsologie des abréviations utilisées souvent propres à la compagnie.

Dans le cas ou des procédures ou consignes sont rédigées dans une autre langue que celle des personnels qui seront amenés à les appliquer, l'exploitant doit décrire la façon dont il s'assure que les personnels concernés comprennent bien ces consignes ou procédures (exemple : personnels d'exploitation non francophones dans une escale à l'étranger, utilisation de documents en anglais par les personnels navigants, etc…).

D.2. LES PROGRAMMES DE FORMATION ET DE CONTRÔLE

Dans les paragraphes D.2.1 à D.2.4 ci-après, l'exploitant doit décrire pour chaque formation :

- l'objectif
- les personnels concernés par la formation et à quel moment elle doit être suivie
- les instructeurs habilités à délivrer la formation
- les instructeurs/contrôleurs habilités à effectuer les contrôles associés à la formation. Cette information pourra également être présentée dans un tableau récapitulatif indiquant quel type d'instructeur/contrôleur (TRI, TRE, CRI, CRE, SFI, GI, CdB agréé AEL/CEL, contrôleur agréé PNC, formateur sûreté, etc…) est habilité à réaliser quel type de contrôle, entraînement, formation.
- les lieux et moyens ditactiques utilisés, les sous-traitants éventuels (pour les simulateurs, le stage CRM, le stage sécurité - sauvetage…)
- la durée
- les documents et formulaires associés à chacun des stages.
- le programme **:**

  Le programme de formation est souvent fonction des stages ou formations suivis antérieurement par chaque stagiaire. Lorsque c'est le cas, décrire les différents programmes associés à chaque type de stagiaire.
  Exemples :
  - stage de commandement pour un pilote ayant déjà été CDB dans une autre compagnie

- stage d'adaptation pour un pilote ayant déjà piloté sur le même type d'avion ou stage d'adaptation pour un pilote n'ayant jamais piloté sur ce type d'avion

Si un programme s'étale sur plusieurs années, donner la répartition des formations sur le nombre d'années concernées.

- Les programmes détaillés des contrôles (scénarios, durée) ainsi que les formulaires associés. L'exploitant veillera à l'adéquation du programme de contrôle avec le temps imparti pour chaque contrôle. Pour les contrôles PNT en simulateur, il veillera également à leur faisabilité technique (logique des enchaînements…).

Note : L'exploitant d'une compagnie non-autorisée au transport de marchandises dangereuses doit décrire la formation aux marchandises dangereuses fournie à son personnel comme précisé au paragraphe Ops 1.R.080(b). D'autre part, la description de la formation des navigants aux marchandises dangereuses ou à la sûreté peut figurer en D.2.1 ou en D.2.3.

D.2.1. POUR L'EQUIPAGE DE CONDUITE

Pour l'équipage de conduite : tous les points pertinents de la réglementation relative à l'équipage de conduite et de la réglementation relative aux minimums opérationnels (et chapitre E pour avions).

A) <u>FORMATION AUX LOIS REGLEMENTS ET PROCEDURES – FORMATION COMPLEMENTAIRE AU DROIT</u>

<u>NATIONAL</u> (*RC*-OPS 1.B.020 ET APP. 1)

B) <u>Formations liées aux autorisations spécifiques de l'exploitant</u> :

En cas d'évolution du type d'exploitation de l'exploitant :

- ETOPS (RC-OPS 1.D.065 et D.070 et JAA TGL N°20 et FAA AC 120.42 A
- B-RNAV ET MNPS (Ops 1.D.060 et app. 1)
- RVSM (RC-OPS 1.D.055 et JAA TGL N°6)
- Opérations par faible visibilité – formation et qualifications (OPS 1.E.025 et app 1)
    - Formation initiales LVP
    - Formation additionnelles LVP

C) <u>Stage d'adaptation de l'exploitant</u> (RC-OPS 1.N.010 et AMC OPS 1.N.010)

- Expérience optimum
- Organisation et responsabilité
- Contenu du stage de formation :
    - formation et contrôle au sol (systèmes avion, procédures normales, anormales et d'urgence)
    - formation et contrôle de sécurité-sauvetage, (à effectuer avant le début de la formation sur avion)
    - formation à la gestion des ressources de l'équipage ;
    - formation sur avion ou simulateur de vol et contrôle hors ligne associé
    - adaptation en ligne sous supervision et contrôle en ligne sous supervision
    - formation/information à la qualité (RC-OPS 1.B.035 et AMC)

- formation initiale à la sûreté (cette formation peut être décrite en D.2.3)
- formation initiale aux marchandises dangereuses (cette formation peut être décrite en D.2.3)

- Particularités du stage d"adaptation :
  - CDB ou OPL intégrant la compagnie déjà qualifié sur le type
  - CDB ou OPL de la compagnie changeant de type
  - OPL intégrant la compagnie sans QT sur le type
  - CDB intégrant la compagnie sans QT sur le type

- Si l'exploitant détient certaines autorisations spécifiques pour le type avion considéré, les modules correspondants de formation prévus au point D doivent être intégrés dans le stage d'adaptation.

- d'autre part, il convient d'apporter une attention particulière aux formations sur TCAS et EGPWS au cours des stages d'adaptation.

D) <u>Formation aux différences et de familiarisation</u> (RC-OPS 1.N.020)

E) <u>Désignation comme commandant de bord</u> (RC-OPS 1.N.025 et appendice 1)
- Première accession à la fonction CDB sur avion multipilote
- Autres…

F) <u>Formation initiale a la qualification pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes</u> (RC-OPS 1.N.040 et appendice 1)**;**

G) <u>Suppléance du CDB par un OPL de renfort</u> (RC-OPS 1.N.040 et appendice 1)

H) <u>Formation initiale en vue de l'obtention de la qualification à la compétence de route et d'aérodrome</u> (RC-OPS 1.N.050)

I) <u>Entraînements et contrôles périodiques</u> (RC-OPS 1.N.035 et appendice 1au RC-OPS 1.N.035)
- Cours au sol (tous les ans). Ces cours concernent principalement :
  - 1/3 des systèmes avion et les révisions des différences entre 2 types ou variantes le cas échéant. Ils prennent en compte les autorisations spécifiques de l'exploitant sur le type avion considéré.
  - procédure de dégivrage et anti-givrage (appendice 1au RC-OPS 1.N.035 et AMC RC-OPS 1.D.185 (a) 8)) (prévoir une formation supplémentaire en cas d'introduction d'une nouvelle procédure, d'une nouveau type de fluide et/ou d'équipement, et d'un nouveau type d'avion)
  - incapacité du pilote (appendice 1au RC-OPS 1.N.035 et AMC à l'appendice 1au RC-OPS 1.N.035) (périodicité : 1 an pour les cours au sol, 3 ans pour l'entraînement pratique si un simulateur est disponible)
  - bilan des accidents, incidents et événements (périodicité 1 an)
- Entraînement sur avion/simulateur de vol (périodicité 1 an portant sur l"entraînement aux procédures de secours et d"urgence concernant les systèmes avion vus en cours sol et prenant en compte les autorisations spécifiques de l'exploitant sur le type avion considéré)
- Sécurité sauvetage, sûreté et marchandises dangereuses:
  - sécurité sauvetage (appendice 1 RC-OPS 1.N.035) (périodicité : 1 an pour le 3ii) de l'appendice 1 RC-OPS 1.N.035 et programme vu sur 3 ans pour le 3iii) de l'appendice 1 RC-OPS 1.N.035)
  - Rafraîchissement des connaissances sûreté (RC-OPS 1.N.035, RC-OPS 1.S.010 et AMC) (périodicité 1 an). Cette formation peut être décrite en D.2.3.

- Maintien des compétences marchandises dangereuses (Ops 1.R.080 et AMC) (périodicité 2 ans). Cette formation peut être décrite en D.2.3.

- CRM (tous les ans avec l'ensemble du programme vu sur un cycle de 4 ans ou moins)
- Le cas échéant, procédures radio téléphoniques en langue anglaise
- Contrôle de prorogation de QT ou qualification de classe (PEL 1.240) pouvant être associé à un Contrôle Hors Ligne (CHL) de l'Ops 1.N.035 (périodicité 1 an)
- Contrôle hors ligne (RC-OPS 1.N.035 b) (périodicité 6 mois)
- Contrôle en ligne (périodicité 12 mois)
- Contrôle de prorogation des aptitudes LVP (RC-OPS 1.E.025 et app 1) (périodicité 6 mois)
- Prorogation de la qualification à la compétence de route et d'aérodrome (RC-OPS 1.N.050) (périodicité 12 mois calendaires)
- Prorogation de la qualification pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes (RC-OPS1.N.040 et appendice 1) (périodicité 6 mois, contrôle à faire à chaque CHL)
- Prorogation de l'aptitude à la suppléance du CDB par un OPL de renfort (RC-OPS 1.N.040 et appendice 1) (périodicité 6 mois, contrôle à faire à chaque CHL)

Note : il convient d'apporter une attention particulière aux formations sur TCAS et EGPWS au cours des entraînements et contrôles périodiques

Approbations/acceptations fondamentales :
RC-OPS 1.B.035 et AMC : système qualité
RC-OPS1.N.010 (a)(3) : programme du stage d'adaptation de l'exploitant.
RC-OPS 1.N.035 (a)(2) : programme d'entraînement et de contrôle périodiques des équipages de conduite.

Approbations/acceptations opérationnelles :
RC-OPS 1.D.055 et D.060 : MNPS/RVSM
RC-OPS1.D.060 : RNAV/RNP
RC-OPS 1.D.065.a et D.070 : ETOPS
RC-OPS 1.E.015 a.3 et E.015 b : CAT II/CAT III et utilisation de minima de décollage en dessous des minima spécifiés
RC-OPS 1.E.025 (a)(2) : programme d'entraînement et de contrôle aux opérations par mauvaise visibilité.

Approbations/acceptations particulières :
App. 1 au RC-OPS 1.E.025 (a) : formation abrégée aux opérations par mauvaise visibilité.
App. 1 au RC-OPS 1.E.025 (f)(2) : formation sur avion (hélicoptère) pour les décollages par mauvaise visibilité (RVR<150/200m) lorsqu'aucun simulateur n'existe.
RC-OPS 1.N.040 (a)(2) : programme d'entraînement et de contrôle pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes.

D.2.2. POUR L'EQUIPAGE DE CABINE

Pour l'équipage de cabine : tous les points pertinents de la réglementation relative à l'équipage de cabine

A) <u>Formation aux lois règlements et procédures</u> - (RC-OPS 1.B.020 et app. 1)

B) <u>Formation/information a la qualité</u> (RC-OPS 1.B.035)

C) <u>Stage de spécialisation type avion</u>

D) <u>Sécurité – sauvetage, sûreté, type avion, secourisme</u>
Un stage par période de référence de 12 mois identique d‟une année sur l‟autre.
La formation à la sûreté peut être décrite en D.2.3

E) <u>Formation marchandises dangereuses</u> (RC-OPS 1.R.080 et AMC)
Intervalles de temps n‟excédant pas 2 ans. Cette formation peut être décrite en partie D.2.3

F) <u>Actualisation des compétences</u>

Approbations/acceptations fondamentales :
RC-OPS 1.B.035 et AMC : système qualité
Chapitre O : méthodes d‟entraînement des PNC.

D.2.3. POUR TOUS LES PERSONNELS D'EXPLOITATION

Pour tous les personnels d'exploitation, y compris les équipages :
a) tous les points pertinents prescrits par la réglementation relative aux marchandises dangereuses
b) et tous les points pertinents prescrits par la réglementation relative à la sûreté

Les formations ci-dessous peuvent être décrites en D.2.1 pour l'équipage de conduite ou en D.2.2 pour les équipages de cabine.

A) Formation sûreté (RC-OPS 1.S.010 et AMC)
- formation initiale
- rafraîchissement des connaissances (cycle de 3 ans)

B) Formation marchandises dangereuses (RC-OPS 1.R.080 et AMC)
- formation initiale
- maintien des compétences (intervalles de temps n'excédant pas 2 ans)

Approbations/acceptations fondamentales :
RC-OPS1.S.010 : programmes de formation à la sûreté.
Approbations/acceptations opérationnelles :
RC-OPS1.R.080.a. : programme de formation au transport aérien de marchandises dangereuses.

D.2.4. POUR LES PERSONNELS D'EXPLOITATION AUTRES QUE L'EQUIPAGE

Pour les personnels d'exploitation autres que l'équipage (tels que répartiteurs, manutentionnaires, etc.) : tous les points pertinents de la réglementation relatifs à leurs tâches.

A) Formation aux lois règlements et procédures (RC-OPS 1.B.020 et app. 1)

B) Formation qualité (RC-OPS 1.B.035)

C) Compétence du personnel d'exploitation (RC-OPS 1.D.015**)**
agent technique d'exploitation (Annexe 1 et 6 de l'OACI)
- Trafic
- Passage
- Piste
- Fret
- Agents chargés du contrôle de l'exploitation

D) Dégivrage/antigivrage (AMC OPS 1.D.185) (prévoir une formation supplémentaire en cas d'introduction d'une nouvelle procédure, d'un nouveau type de fluide et/ou d'équipement, et d'un nouveau type d'avion)

Approbations/acceptations fondamentales :
RC-OPS 1.B.035 et AMC : système qualité

D.3. Procédures

D.3.1. PROCEDURES DE FORMATION ET DE CONTROLE

L'exploitant doit donner ici :

Un rappel du principe des validités et de l'anticipation des contrôles

Les exigences d'expérience récente (RC-OPS 1.N.045)

L'architecture de l'année programme : descriptif d'une année type d'entraînements et contrôles périodiques d'un PNT.

D.3.2. Procédures à appliquer dans le cas où le personnel n'atteint pas ou ne maintient pas le niveau requis

D.3.3. Procédures pour s'assurer que les situations anormales ou d'urgence nécessitant l'application, totale ou partielle, des procédures anormales ou d'urgence et la simulation de l'IMC par des moyens artificiels, NE SONT PAS SIMULEES PENDANT LES VOLS de transport aérien public.

D.4. Description des documents devant être archivés et des durées d'archivage

(RC-OPS 1.N.065; OPS 1.P.030 et Appendice 1)

Tableau 3 - Relevés de l'équipage de conduite

Relevés de l'équipage de conduite	
Stage d'adaptation et contrôle associé	3 ans
Stage commandant de bord (contrôle compris)	3 ans
Entraînement et contrôles périodiques	3 ans
Formation et contrôle pour opérer dans chacun des sièges pilotes	3 ans
Attestation de compétence de route et d'aérodrome	3 ans
Formation et attestation de compétence pour des exploitations spécifiques lorsque exigées (ex. ETOPS, CAT.II/III)	3 ans
Formation marchandises dangereuses si nécessaire	3 ans

Tableau 4 - Relevés de l'équipage de cabine

Relevés de l'équipage de cabine	
Licence Stage d'adaptation et contrôle associé	aussi longtemps que le membre d'équipage de cabine est employé par l'exploitant
Entraînement et remise à niveau (contrôles compris)	3 ans
Formation aux marchandises dangereuses si nécessaire	3 ans

Tableau 5 - Relevés des autres personnels d'exploitation

Relevés des autres personnels d'exploitation	
Relevés de formation et de qualification des autres membres du personnel pour lesquels un programme de formation approuvé est exigé	2 derniers rapports de formation

ANNEXE 1.2 - GUIDE D'APPROBATION D'UNE LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS

SOMMAIRE

I. : LOGIGRAMME DE LA PROCÉDURE D'APPROBATION

II. : RÉCEPTION D'UNE DEMANDE D'APPROBATION

II.1. ÉLIGIBILITÉ DE LA DEMANDE

II.2. DÉLAIS DE TRAITEMENT

III. : ANALYSE DU DOSSIER

III.1. GÉNÉRALITÉS

III.2. VÉRIFICATION DE L'ADÉQUATION DE LA LME À L'AÉRONEF

III.3. VÉRIFICATION DE LA PROCÉDURE D'AMENDEMENT DE LA LME

III.4. ANALYSE DES TOLÉRANCES PROPOSÉES POUR LES ÉQUIPEMENTS RELEVANT DE LA LMER (QU'UNE LMER EXISTE OU NON)

III.4.1. Cas où une LMER a servi de base à l'élaboration de la LME

III.4.2. Cas où la LME élaborée par l'exploitant n'est pas basée sur une LMER

III.5. ANALYSE DES TOLÉRANCES PROPOSÉES POUR LES ÉQUIPEMENTS REQUIS PAR LA RÉGLEMENTATION OPÉRATIONNELLE

III.5.1. Vérification de la LME au regard de la "MEL Policy" par la DGACM

III.5.2. Vérification par la DGACM que les tolérances proposées dans la LME pour les équipements opérationnels requis par la réglementation opérationnelle sont appropriées à l'exploitation prévue

III.6. CONSULTATION D'EXPERTS TECHNIQUES

III.6.1. Nature des points faisant l'objet d'une consultation

III.6.2. Élaboration par la DGACM d'une demande d'avis

III.6.3. Réponse du service consulté

III.7. GESTION DES CONFLITS LMER/MEL POLICY

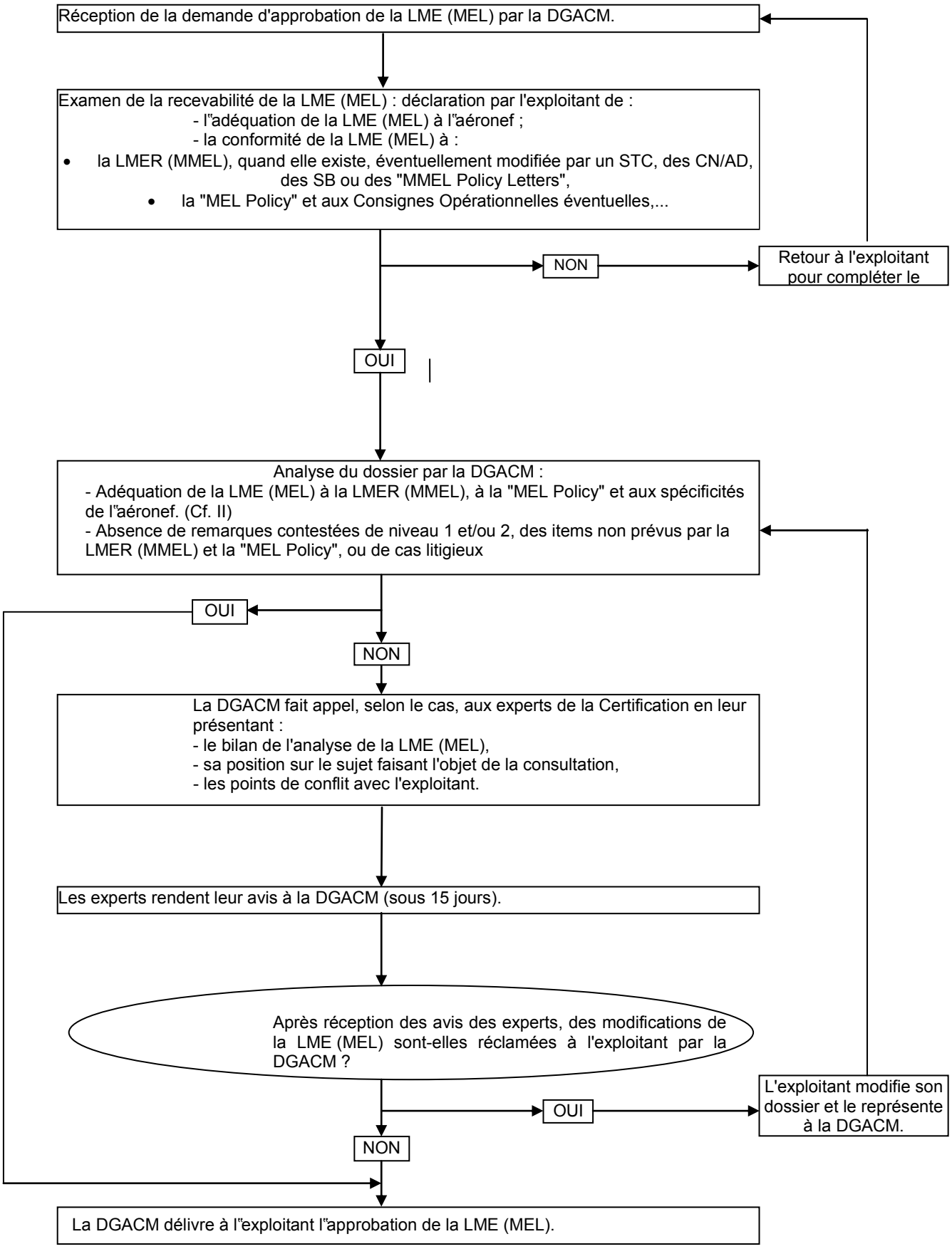
IV. : APPROBATION DE LA LME

V. : ANNEXES

V.1. Lettre type d'approbation de la LME

V.2. Schéma relatif à la gestion des conflits LMER / MEL POLICY

I. LOGIGRAMME DE LA PROCÉDURE D'APPROBATION


Réception de la demande d'approbation de la LME (MEL) par la DGACM.
Examen de la recevabilité de la LME (MEL) : déclaration par l'exploitant de :
- l'adéquation de la LME (MEL) à l'aéronef ;
- la conformité de la LME (MEL) à :
• la LMER (MMEL), quand elle existe, éventuellement modifiée par un STC, des CN/AD, des SB ou des "MMEL Policy Letters",
• la "MEL Policy" et aux Consignes Opérationnelles éventuelles,...
NON
Retour à l'exploitant pour compléter le
OUI
Analyse du dossier par la DGACM :
- Adéquation de la LME (MEL) à la LMER (MMEL), à la "MEL Policy" et aux spécificités de l'aéronef. (Cf. II)
- Absence de remarques contestées de niveau 1 et/ou 2, des items non prévus par la LMER (MMEL) et la "MEL Policy", ou de cas litigieux
OUI
NON
La DGACM fait appel, selon le cas, aux experts de la Certification en leur présentant :
- le bilan de l'analyse de la LME (MEL),
- sa position sur le sujet faisant l'objet de la consultation,
- les points de conflit avec l'exploitant.
Les experts rendent leur avis à la DGACM (sous 15 jours).
Après réception des avis des experts, des modifications de la LME (MEL) sont-elles réclamées à l'exploitant par la DGACM ?
OUI
L'exploitant modifie son dossier et le représente à la DGACM.
NON
La DGACM délivre à l'exploitant l'approbation de la LME (MEL).

II. RÉCEPTION D'UNE DEMANDE D'APPROBATION

II.1. ELIGIBILITE DE LA DEMANDE

Pour être éligible, la demande doit comprendre dans le préambule ou dans la lettre d'envoi une déclaration de l'exploitant qui s'engage sur les points suivants :

L'exploitant a rédigé sa LME (MEL) en respectant la "MEL Policy" et les normes définies par la réglementation pertinente, notamment le RC-OPS 1 ainsi que les règlements de circulation aérienne applicables dans les zones exploitées et certaines spécifications d'exploitation exigées localement (par ex : compagnies opérant aux Etats-Unis sous la FAR 129).

Conformément aux dispositions de RC-OPS 1.B.030, la LME n'est pas moins restrictive que la LMER (MMEL) en précisant :

- ☞ le numéro d'édition et la date de la dernière révision de ladite LMER ;
- ☞ les conditions d'approbation de ladite révision en indiquant les amendements de la LMER étrangère.

3. La LME et la LMER correspondent exactement à l'aéronef (version, moteurs, équipements,...)

4. Durant l'élaboration de la LME, et à tout moment ensuite, l'exploitant :

- évalue l'impact sur la LME de toute CN/AD et, le cas échéant, intégrera sans délai les modifications impliquées par ladite CN/AD.

- prend en compte toutes les évolutions pertinentes de la LMER temporaires ou non (REV ou TR : "Temporary Revision") dans un délai maximum de 90 jours après la date de réception ou de notification de tous les éléments de la révision de la LMER (exemple : dans le cas d'un avion Boeing, réception du Deviation Dispach Procedure Guide par l'exploitant).

5. L'ensemble des procédures opérationnelles et de maintenance figurant dans la LMER ou tout autre document pertinent a été repris dans la documentation pertinente de l'exploitant (exploitation ou entretien selon le cas). L'exploitant est responsable de l'application des procédures associées aux tolérances en courrier, y compris dans le cas où l'entretien est sous-traité. À cette fin, il est recommandé que l'exploitant distingue en deux catégories les procédures nécessitant une approbation pour remise en service (APRS) par du personnel d'un organisme agréé des autres procédures. En cas de doute sur cette distinction, la DGACM peut consulter les experts en Certification. Lorsqu'aucune distinction n'est faite, la procédure est réputée par défaut être soumise à APRS. Si l'entretien en ligne est sous-traité, le respect de la LME doit également figurer dans le contrat.

6. S'il n'existe pas de LMER adaptée au type de l'aéronef, cette attestation doit être appuyée par des documents fournis par tout organisme acceptable, tel que l'autorité de l'État du constructeur, le constructeur, l'importateur, une association professionnelle de constructeurs ou d'importateurs, etc.

En outre, l'exploitant doit préciser dans son engagement : qu'il a élaboré une LME appropriée à son type d'exploitation. En particulier, le préambule précise les conditions

particulières d'utilisation (ce sont celles listées sur le CTA : ETOPS, CAT II/III, RVSM/MNPS, RNP/RNAV (dont B-RNAV), Marchandises Dangereuses, etc. et/ou des conditions d'activités particulières,...)

Par ailleurs, dans le cas où la LMER n'est pas encore acceptée par les autorités nationales, l'exploitant fournit à la DGACM toute information dont il aurait connaissance relative aux conditions d'approbation ou d'acceptation de ladite LMER par une autre autorité. Il s'agit par exemple :

- des "MMEL Policy Letters" émises par l'Autorité primaire de certification ou les variantes proposées par un JOEB (Joint Operational Evaluation Board) ;
- des mises à jour approuvées par l'Autorité primaire de certification qui sont dues à l'émission d'un STC (Supplemental Type Certificate), de SB (Service Bulletin) ou de CN/AD (Consignes de Navigabilité) qui ont entraîné des modifications de la LMER.

Enfin, le cas échéant, l'exploitant doit explicitement indiquer à la DGACM toute proposition de sa LME qui s'écarterait des pratiques courantes, de la "MEL Policy" ou des CO (Consignes Opérationnelles),... Il doit en outre clairement porter à l'attention de la DGACM toute procédure qu'il a définie qui s'écarterait de celles fournies par la documentation officielle (LMER ou "MEL Policy"). A cet égard, il convient de noter que tout document approuvé, accepté ou publié par l'autorité prévaut sur les documents qui ne le seraient pas.

II.2. DELAIS DE TRAITEMENT

La demande initiale d'approbation de la LME doit être effectuée au moins 60 jours avant l'entrée en vigueur de ladite LME.
En l'absence d'approbation initiale de la LME par la DGACM, celle-ci doit être considérée comme vide par l'exploitant et ne permet donc aucune tolérance. La DGACM peut cependant autoriser l'exploitant à utiliser, à titre temporaire, la LMER sur les points qui ne nécessitent pas de précisions complémentaires, après avoir vérifié que la LMER est adaptée.

III. ANALYSE DU DOSSIER

III.1. GENERALITES

L'analyse de la LME permet de distinguer trois types de remarques :

☞ Remarques de niveau 1 : il s'agit de non conformités de la LME à la "MEL Policy" ou à la LMER. De tels constats interdisent l'approbation de la LME.

☞ Remarques de niveau 2 : il s'agit d'une inadéquation entre les tolérances prévues par la LME et l'exploitation prévue. Ces constats peuvent soit interdire l'approbation de la LME, soit subordonner cette approbation à des procédures d'exploitation et d'entretien complémentaires.

☞ Remarques de niveau 3 : il s'agit d'observations d'ordre général, permettant d'améliorer la lisibilité de la LME par ses utilisateurs mais ne compromettant pas la sécurité de l'exploitation. Ces remarques ne remettent pas en cause l'approbation de la LME.

L'analyse de la LME par la DGACM est réalisée en deux grandes étapes : d'une part l'analyse des sujets relevant de la LMER (si elle existe) et d'autre part celles des équipements requis par la réglementation opérationnelle et traités par la "MEL Policy".

À chacune de ces étapes, la DGACM doit vérifier :

- la prise en compte des procédures définies par la "MEL Policy" ou par la LMER lorsqu'elle existe ;
- la pertinence des autres procédures définies par la compagnie.

Il n'est pas nécessaire de développer dans la LME une procédure que l'équipage n'est pas habilité à exécuter. En effet, seul le personnel habilité à l'exécuter doit la connaître dans le détail. En revanche, l'équipage doit être informé des cas où l'ouverture d'une tolérance est conditionnée par la mise en œuvre de l'une de ces procédures.

Par ailleurs, ces procédures sont généralement exécutées par référence à la sous numérotation ATA de l'élément en tolérance. C'est pourquoi il est nécessaire de conserver cette sous numérotation ATA des éléments à l'identique de celle du constructeur.

Quand c"est possible, il est recommandé que les LME soient entièrement catégorisées :

☞ lorsque la LMER n'est pas catégorisée, il est recommandé que l'exploitant classe au moins en catégorie D les équipements pour lesquels la LMER et/ou la "MEL Policy" prévoient une tolérance mais pour lesquels ni l'une ni l'autre ne prévoient de délai de réparation.

☞ De même, il est recommandé que les équipements optionnels que l"exploitant n"utilise pas dans le cadre de son exploitation mais qui sont montés sur l"avion soient classés en catégorie D. Si l"exploitant ne souhaite pas les utiliser (afin de conserver une flotte homogène), il peut :

- soit les démonter : ils disparaissent alors de la LME.
- soit les désactiver selon la procédure établie par le constructeur de l"aéronef : ils apparaissent dans la LME avec la mention « désactivé » et il n"y a plus lieu d"entrer dans la LME, sauf dans le cas de procédures (o) ou pour le renvoi à un autre item.

La mention "if installed" qui apparaît dans la LMER ne devrait qu"exceptionnellement être reproduite dans la LME. Si seule une partie de la flotte comporte un équipement donné, il convient d"identifier les aéronefs sur lesquels la tolérance s"applique.

III.2. VERIFICATION DE L'ADEQUATION DE LA LME A L'AERONEF

Il arrive parfois que les exploitants s'inspirent de la LME d'un aéronef afin de réaliser celle d'un autre aéronef. Dans ce cas, la LME peut s'avérer inadaptée à la version et aux équipements dudit aéronef. Les différences qui sont le plus souvent constatées concernent généralement :

- les GMP (Groupes Moto-Propulseurs) et les GAP (Groupes Auxiliaires de Puissance),
- leurs accessoires et systèmes associés ;
- les FMS (Flight Management System) ;

- les calculateurs, comme le FADEC (Full Authority Digital Engine Controls), dont la partie matérielle (hardware), et surtout logicielle (software), évoluent fréquemment.

La vérification de l'adéquation de la LME à l'aéronef et à ses équipements est réalisée par la DGACM grâce notamment à l'étude de documents dont la DGACM a reçu une copie ou que l'exploitant a mis à sa disposition à cet effet, et éventuellement grâce au déplacement d'un inspecteur sur le terrain. Cependant, si trop de différences sont constatées dès le début de la vérification de l'adéquation de la LME à l'aéronef, l'examen de la LME n'est pas poursuivi et le dossier de demande d'approbation est retourné à l'exploitant.

Conformément aux dispositions de l'OPS 1.M.050, alinéas 5 et 6, l'exploitant doit avoir mis au point un système de procédures qui lui permettent de garder trace, sous une forme acceptable, de l'état en cours des Consignes de Navigabilité applicables à l'avion et à ses composants , ainsi que le détail des modifications et des réparations effectuées sur l'avion, les moteurs, les hélices, ... La DGACM s'appuie notamment sur ces documents qui décrivent l'état en cours de l'avion afin de s'assurer de l'adéquation de la LME à l'aéronef.

III.3. VERIFICATION DE LA PROCEDURE D'AMENDEMENT DE LA LME

La DGACM doit s'assurer que l'exploitant a pris les dispositions nécessaires afin de :

☞ créer les amendements pertinents de la LME compte tenu :
- des nouvelles CN/AD,
- des modifications majeures de l'aéronef qui ont un impact sur la LMER (cas de la délivrance d'un STC : Supplemental Type Certificate)
- des Service-Bulletins (SB),
- des nouvelles révisions permanentes (REV) ou temporaires (TR) de la LMER, dans un délai de 90 jours suivant la date de réception ou de notification de tous les éléments de la révision de la LMER,
- des évolutions de la réglementation (opérationnelle, du contrôle de de la circulation aérienne ; ..)
- des modifications mineures de l'aéronef qui ont un impact sur la LME,
- des évolutions de l'exploitation (ETOPS, espace aérien traversé, nouvelles escales, ...),
- des résultats de la politique de prévention des incidents de l'exploitant.

☞ diffuser les amendements de la LME à toutes les personnes concernées.

☞ faire approuver lorsque nécessaire ces amendements par la DGACM (quand bien même ceux-ci relèvent uniquement d'un choix de l'exploitant).
☞ s'assurer que les personnes pertinentes connaissent la révision en vigueur de la LME.

Compte tenu des résultats de cet examen, la DGACM définit avec l'exploitant quels amendements de la LME doivent faire l'objet d'une transmission préalable et ceux devant faire l'objet d'une approbation explicite préalable. Cette définition peut être reprise dans la lettre d'approbation de la LME.

III.4. ANALYSE DES TOLÉRANCES PROPOSEES POUR LES EQUIPEMENTS RELEVANT DE LA LMER (QU'UNE LMER EXISTE OU NON)

III.4.1. Cas où une LMER a servi de base à l'élaboration de la LME

☞ *III.4.1.1. Vérification par la DGACM que la LMER est à jour et acceptée par l'autorité pertinente* Afin d'effectuer cette vérification, la DGACM s'appuie sur une liste constituée à cet effet Cette liste (qui fait référence à une adresse Internet pour certaines LMER) indique quelle est la révision en vigueur de la LMER et précise, le cas échéant, les différences entre la LMER acceptée par les JAA et celle approuvée par la FAA ou toute autre autorité primaire de certification.

☞ *III.4.1.2. Vérification par la DGACM de la LME au regard de la LMER.* En fonction de la connaissance par la DGACM de l'exploitant, la DGACM peut effectuer cette vérification soit par sondage, soit point par point[1].

☞ *III.4.1.3. La DGACM s'assure que les tolérances et les procédures associées pour les équipements relevant de la LMER sont appropriées à la nature et aux conditions d'exploitation.* Si elle le souhaite, la DGACM peut impliquer l'CISV pour effectuer cette vérification.

III.4.2. Cas où la LME élaborée par l'exploitant n'est pas basée sur une LMER

☞ *III.4.2.1. La DGACM s'assure qu'il n'y a pas de LMER disponible pour le type d'aéronef considéré.* En outre, toute demande d'approbation d'une LME en l'absence de LMER doit être appuyée par un courrier d'un organisme acceptable (comme l'autorité de l'État du constructeur, le constructeur, l'importateur, une association professionnelle de constructeurs ou d'importateurs, etc. attestant de l'absence de LMER pour ce type d'aéronef.

☞ *III.4.2.2. Vérification par la DGACM de la LME en l'absence de LMER.* Cette vérification nécessite une attention de la DGACM (voir RAF MEL/MMEL)

III.5. ANALYSE DES TOLÉRANCES PROPOSEES POUR LES EQUIPEMENTS REQUIS PAR LA REGLEMENTATION OPERATIONNELLE.

III.5.1. Vérification de la LME au regard de la "MEL Policy" par la DGACM

En fonction de la connaissance par la DGACM de l'exploitant, la DGACM peut effectuer cette vérification soit par sondage, soit point par point[3]. Les tolérances proposées par l'exploitant ne doivent pas être moins restrictives que celles prévues par la "MEL Policy". En conséquence, les LME doivent être catégorisées pour les équipements opérationnels requis.

III.5.2. La DGACM doit s'assurer que les tolérances et les procédures associées pour les équipements opérationnels requis sont appropriées à la nature et aux conditions d'exploitation. Si elle le souhaite, la DGACM peut impliquer l'CISV pour effectuer cette vérification.

---

[1] Une vérification point par point sera notamment effectuée par la DGACM dans les cas suivants : exploitant en activité depuis moins d'un an, CTA émis par la DGACM pour une durée inférieure à 6 mois, exploitation d'un nouveau type d'aéronef, etc.

III.6. CONSULTATION D'EXPERTS TECHNIQUES

III.6.1. Nature des points faisant l'objet de consultation

La consultation par la DGACM d'experts techniques est possible à chaque fois que la DGACM le souhaite.

Toutefois, dans la mesure du possible, cette consultation d'experts techniques se limitera aux cas litigieux ou non traités par le présent document. Ainsi, une consultation est nécessaire dans les cas suivants :

- item ou sous-item non prévu dans la LMER ou dans la "MEL Policy",
- remarques de niveau 1 et/ou 2 contestées par l'exploitant.

Dans les autres cas, des avis formels ou informels peuvent être demandés directement à l'expert concerné.

III.6.2. Élaboration par la DGACM d'une demande d'avis

Toute consultation formelle doit comprendre :

☞ le bilan de l'analyse de la LME réalisée par la DGACM ;

☞ la nature des points faisant l'objet de la consultation, en précisant point par point la position envisagée à ce stade par la DGACM.

III.6.3. Réponse du service consulté

Les consultations formelles font l'objet d'une réponse écrite. Toute consultation formelle doit être traitée dans les quinze jours qui suivent la date de sa réception.

III.7. GESTION DES CONFLITS ENTRE LMER ET MEL POLICY

Le schéma de la MEL Policy indiquant la façon de traiter les conflits entre la LMER et la MEL Policy est reproduit en annexe 2.

IV. APPROBATION DE LA LME

☞ Si l'exploitant n'a pas apporté de réponse appropriée aux remarques de niveau 1 et/ou 2 formulées par la DGACM et les experts techniques, la DGACM indique par écrit à l'exploitant que la LME proposée n'est pas approuvée et donc que :

- Dans le cas d'une approbation initiale, cette LME doit être considérée comme vide et ne permet aucune tolérance.

- Dans le cas d'un amendement de la LME, cet amendement ne peut ni être appliqué ni être inséré dans le manuel d'exploitation.

☞ Si aucune remarque de niveau 1 et aucune remarque majeure de niveau 2 ne persiste mais que quelques remarques mineures de niveau 2 et/ou 3 persistent après examen par la DGACM, la DGACM délivre à l'exploitant l'approbation de sa LME. Toutefois certaines restrictions d'exploitation peuvent être associées à certaines tolérances.

☞ Si après analyse du dossier, aucune remarque ne persiste, la DGACM délivre à l'exploitant l'approbation de la LME.

Si la procédure d'amendement de la LME est jugée satisfaisante par la DGACM, l'approbation peut être délivrée à l'exploitant pour la LME et pour ses amendements successifs. La DGACM peut utiliser à cet effet la lettre type proposée en annexe 1. Dans ce cas :

- il en est fait mention explicite sur la lettre d'approbation ;
- la lettre d'approbation précise que seuls les amendements ayant fait l'objet d'une transmission préalable à l'Autorité pourront être considérés comme tacitement approuvés ;
- le cas échéant, la lettre d'approbation doit préciser quels types d'amendements de la LME sont exclus de cette approbation tacite. Ces amendements doivent alors faire l'objet d'une approbation explicite par la DGACM (Cf. III.3.)

V. ANNEXES

Annexe 1 : Lettre type d'approbation de la LME

Annexe 2 : Schéma relatif à la gestion des conflits entre la LMER et la MEL POLICY

ANNEXE 1 : LETTRE TYPE D'APPROBATION DE LA LME

Ministère
des Transports

Direction de
l'Aviation Civile
XXX

département
XXXXX

division
XXXXXXXX

XXXXX, le

Madame, Monsieur le dirigeant responsable
Société XXX

objet : Approbation de votre LME « appareil », édition « XXX », amendement « XXX » du manuel d'exploitation partie B
référence :
affaire suivie par :

Madame, Monsieur le Dirigeant responsable

Par lettre du « XXX », vous m'avez soumis un amendement n° « XXX » à la partie B de votre manuel d'exploitation « *Appareil* », portant [notamment] sur la Liste Minimale d'Equipements (L.M.E) de cet appareil.

J'ai l'honneur de vous informer que votre liste minimale d'équipement (L.M.E.) « Appareil », soumise/modifiée/complétée [par courrier XXXX du]/[le] YY/YY/YYYY, a été étudiée par mon service.

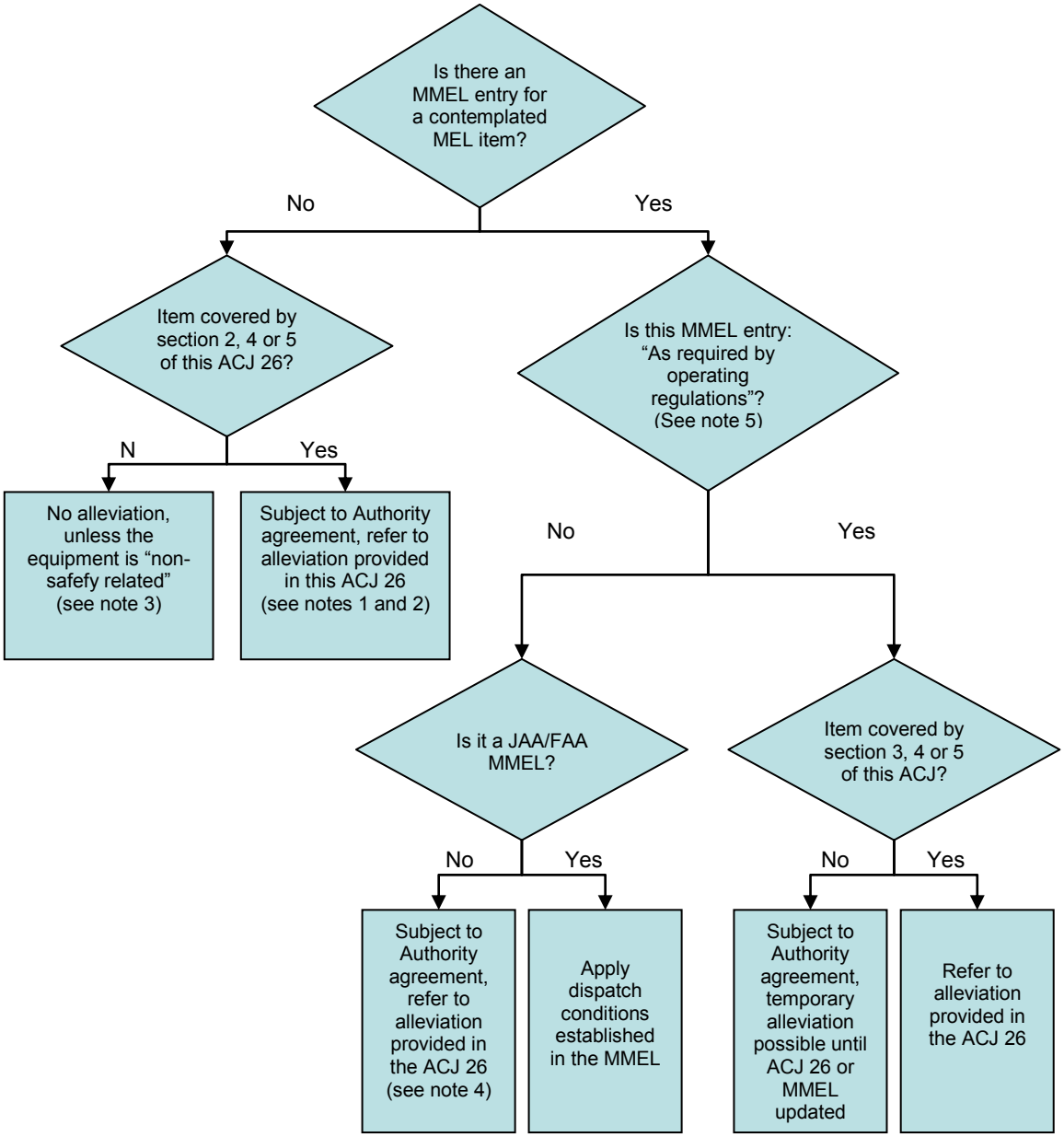
J'observe que cette L.M.E. n'est pas moins restrictive que la Liste Minimale d'Equipements de Référence (L.M.E.R.) révision X du YY/YY/YYYY (*le cas échéant* : publiée par …)
Aussi, conformément aux dispositions du paragraphe OPS 1.B.030 du RC-OPS, j'ai l'honneur d'approuver la Liste Minimale d'Equipements de votre « Appareil », telle que présentée dans votre manuel d'exploitation partie B « Appareil », édition « XXX », amendement « XXX ».

En préambule à votre L.M.E., vous avez précisé dans quelles conditions cette Liste Minimale d'Equipements serait amendée. Je vous rappelle, à toutes fins utiles, qu'il est de votre responsabilité de prendre en compte toute révision de la L.M.E.R dans un délai de 90 jours suivant la date de réception ou de notification de tous les éléments de la révision de la LMER, et que les amendements associés de la L.M.E devront m'être notifiés 30 jours avant leur entrée en vigueur.

Tout autre amendement à la L.M.E. est soumis à une approbation préalable avant son entrée en vigueur [*ou en remplacement, procédure établie entre la DGACM et l'exploitant*].

Je vous prie de croire, Madame, Monsieur le Dirigeant Responsable, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

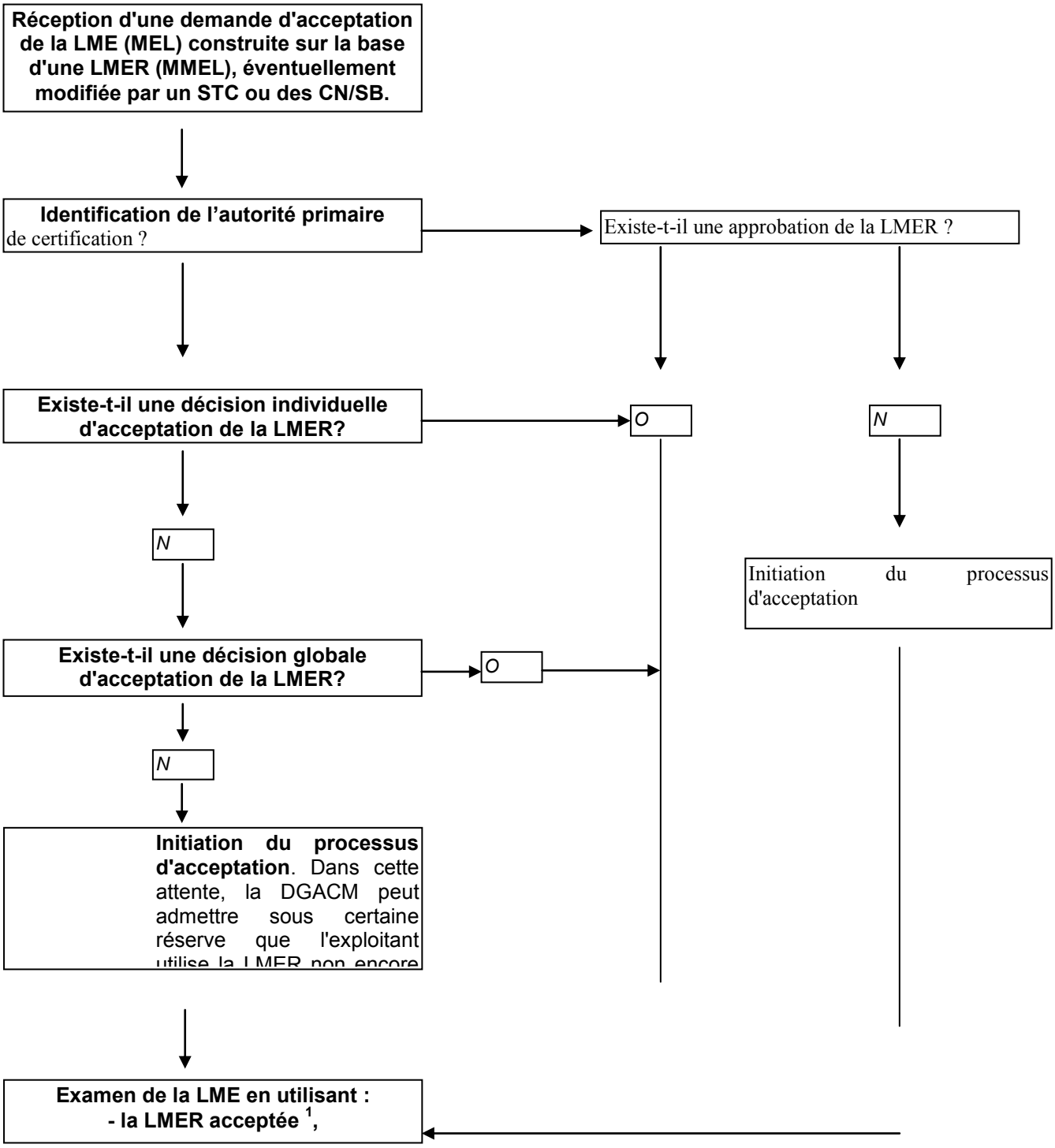
ANNEXE 2 : SCHEMA RELATIF A LA GESTION DES CONFLITS ENTRE LA LMER ET LA MEL POLICY


Is there an MMEL entry for a contemplated MEL item?
No
Yes
Item covered by section 2, 4 or 5 of this ACJ 26?
Is this MMEL entry: "As required by operating regulations"? (See note 5)
N
Yes
No alleviation, unless the equipment is "non-safefy related" (see note 3)
Subject to Authority agreement, refer to alleviation provided in this ACJ 26 (see notes 1 and 2)
No
Yes
Is it a JAA/FAA MMEL?
Item covered by section 3, 4 or 5 of this ACJ?
No
Yes
No
Yes
Subject to Authority agreement, refer to alleviation provided in the ACJ 26 (see note 4)
Apply dispatch conditions established in the MMEL
Subject to Authority agreement, temporary alleviation possible until ACJ 26 or MMEL updated
Refer to alleviation provided in the ACJ 26

Note 1: All items related to the airworthiness of the aeroplane and not included in the list, are automatically required to be operative.
Note 2: All items required by RC- OPS 1 must be operative unless alleviation is provided in the MMEL
Note 3: Equipment obviously not required for safe operation of the aeroplane may not be listed. Operators should establish an effective decision making process for failures that are not listed to determine if they are related to airworthiness and required for safe operation.
Note 4: For non-JAA MMELs, specific study should be used to overwrite the MMEL entry where it is based on non-JAA policy and not design considerations.
Note 5: In non-JAA MMELs, similar statements such as "As required by FARs" or "As required by Regulations" etc. should be interpreted as meaning the same as "As required by Operating Regulations".

ANNEXE 1.3 - AGUIDE DE VÉRIFICATION DE L'ACCEPTATION D'UNE LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS DE RÉFÉRENCE (LMER)

1. LOGIGRAMME DE LA PROCÉDURE DE VÉRIFICATION DE L'ACCEPTATION DE LA LMER PAR LA DGACM


Réception d'une demande d'acceptation de la LME (MEL) construite sur la base d'une LMER (MMEL), éventuellement modifiée par un STC ou des CN/SB.
Identification de l'autorité primaire de certification ?
Existe-t-il une approbation de la LMER ?
Existe-t-il une décision individuelle d'acceptation de la LMER?
O
N
N
Initiation du processus d'acceptation
Existe-t-il une décision globale d'acceptation de la LMER?
O
N
Initiation du processus d'acceptation. Dans cette attente, la DGACM peut admettre sous certaine réserve que l'exploitant utilise la LMER non encore
Examen de la LME en utilisant :
- la LMER acceptée [1],

Note 1 : Si l'examen de la LME met en évidence une contestation par l'exploitant d'une LMER acceptée, les démarches nécessaires à la modification de la LMER

acceptée ou approuvée seront entreprises par l"exploitant. Dans cette attente, la modification de la LMER ne pourra être prise en compte par l"exploitant dans la construction de sa LME.

2. GÉNÉRALITES

En vertu des dispositions de l'OPS 1 B.030, la LME doit être basée sur, mais pas moins restrictive que, la Liste Minimale d'Équipements de Référence (LMER) correspondante (si elle existe) acceptée par l'autorité.

Afin d'élaborer sa LME, l'exploitant doit donc être à même de s'assurer que la LMER utilisée est bien la dernière LMER émise par le constructeur et a été acceptée par la DGACM. Les LMER peuvent être acceptées par décision individuelle ou par décision globale. Les acceptations individuelles prévalent sur les acceptations globales.

Les LMER qui ont fait l'objet d'une acceptation globale sont indiquées dans un tableau récapitulatif tenu à jour.

L'acceptation globale couvrant par exemple l'ensemble des avions d'un constructeur peut résulter d'une approbation délivrée par une Autorité primaire de certification telle que:

- FAA (la liste des LMER émises par la FAA est disponible sur Internet à www.opspecs.com)
- DGAC France
- Transport Canada
- CTA (Brésil)
- RLD (Pays Bas)
- CAA (Royaume-Uni)
- LBA (Allemagne)

3- CONTESTATION DE LMER ACCEPTEE

Si des contestations présentées par l'exploitant portent sur des items de navigabilité, celui-ci doit entreprendre les démarches nécessaires auprès du constructeur qui en étudie la faisabilité. Si le constructeur est favorable à la modification de la LMER, cette modification peut être effectuée :

- soit par le biais de l"autorité primaire de certification

- soit par la DGACM. Celle-ci ne se prononce que sur la base d"un avis technique favorable du constructeur. (Par exemple, procédure NTO : No Technical Objection pour Airbus.)

GUIDE D'ACCEPTATION
DE L'ORGANISATION D'UN EXPLOITANT

L'organigramme de l'exploitant doit faire apparaître la structure complète de la compagnie ainsi que les personnes responsables telles qu'exigées par le règlement RC-OPS :

- dirigeant responsable
- responsable désigné opérations aériennes
- responsable désigné opérations au sol
- responsable désigné formation PN
- responsable désigné entretien
- responsable(s) qualité

1. ACCEPTATION DU DIRIGEANT RESPONSABLE

RC-OPS1.C.005 (h)	Certificat de transporteur aérien (C.T.A.) – Généralités Encadrement et organisation du détenteur d'un C.T.A.

Généralités

- La position hiérarchique du dirigeant responsable doit lui permettre d'avoir l'autorité et la capacité financière pour garantir que les activités d'exploitation et de maintenance seront effectuées conformément au règlement.
- Si l'exploitant a un atelier intégré, il doit y avoir a priori un dirigeant responsable unique. Toute autre proposition devra être soumise à l'accord de la DGACM.

2. ACCEPTATION DES RESPONSABLES DESIGNES

RC-OPS 1.C.005 (i)	Certificat de transporteur aérien (C.T.A.) – Généralités (b) Responsables désignés

Généralités

- Le responsable désigné est l'interlocuteur de la DGACM dans son domaine de compétence. Il doit être disponible pour chaque visite de la DGACM
- Le responsable désigné doit avoir une compétence technique et une expérience de l'encadrement adaptées à sa fonction. L'IEM OPS 1.C.005 donne quelques critères concernant les compétences attendues des différents responsables désignés.
- Il ne peut, sauf acceptation par la DGACM, être responsable désigné d'un autre exploitant.

Cumul des fonctions de responsables désignés avec d'autres fonctions de dirigeant responsable ou responsables désignés

- Le dirigeant responsable d'une grosse structure (à l'appréciation de la DGACM) ne peut pas a priori cumuler sa fonction avec celle de responsable désigné compte tenu de l'appendice 2 à RC-OPS 1.C.005 (b):

- Un responsable désigné peut être responsable désigné dans d'autres domaines, au sein de l'exploitant. Cependant, dans ce cas, la DGACM doit s'assurer de la compétence et de la capacité individuelle du responsable pour assumer ses responsabilités et évaluer si le nombre d'heures de travail allouées à chacune de ses fonctions est suffisant (cf.app.2 au RC-OPS 1.C.005).

Continuité de la supervision
App.2 au RC-OPS 1.C.005. "*L'exploitant doit faire en sorte que la continuité de la supervision puisse être assurée en l'absence des responsables désignés*".

La réglementation n'impose pas la nomination d'adjoints, mais l'exploitant doit rédiger une procédure montrant comment est déléguée la supervision en cas d'absence du responsable désigné. Il n"est pas souhaitable que le responsable qualité joue ce rôle mais plutôt quelqu'un du service concerné.
Cependant, concernant le responsable désigné opérations aériennes, si cette personne est un personnel navigant, il serait souhaitable qu'elle soit assistée d'un adjoint sol
"*Toute autre obligation d'effectuer des vols doit être aménagée de telle manière que les personnes chargées de l'encadrement puissent déléguer leurs responsabilités en matière de supervision*")

Responsable désigné formation PN
Il apparaît souhaitable que le responsable désigné formation PN soit un instructeur avec licence en cours de validité sur l'un des types d'appareil de la compagnie.

Responsable désigné entretien
- Le responsable désigné entretien ne doit pas être employé par un organisme d'entretien agréé, sous contrat avec l'exploitant (RC-OPS 1.M.025 (b) sauf avec l'accord de la DGACM. L"exploitant devra dans ce cas apporter la preuve que cette personne est la seule personne compétente, disponible et à une distance de travail raisonnable des installations de l"exploitant, capable d"exercer cette fonction.
- Dans le cas d"un atelier intégré, il faut s"assurer que le responsable désigné entretien se situe à un niveau hiérarchique suffisant pour remplir correctement ses responsabilités (en particulier, il ne doit pas dépendre hiérarchiquement d"un responsable de l"atelier)

3. ACCEPTATION DU RESPONSABLE QUALITE

RC-OPS 1.B.035	Acceptation du responsable qualité Cas de deux responsables qualité 2.4. Responsable qualité

Généralités
- Il doit avoir directement accès au dirigeant responsable
- Il ne peut être l'un des responsables désignés
- Il doit justifier d'une compétence dans le domaine de la qualité, ainsi que dans les domaines opérationnel et / ou technique s"il effectue lui même les audits relatifs à ces domaines
- Pour les petits / très petits exploitants, les postes de dirigeant responsable et de responsable qualité peuvent être combinés. Dans ce cas, le dirigeant responsable ne peut pas être responsable désigné. De plus, les audits devant être conduits par un personnel indépendant, ils ne pourront pas être réalisés par le responsable qualité.

Compétence du responsable qualité en matière d"entretien

Lorsque le responsable qualité qui gère le système qualité " RC-OPS1" est chargé également de la gestion du système qualité RC-145, il est demandé que ce responsable qualité ait des compétences spécifiques dans le domaine de l'entretien.
Mais dès lors que le responsable qualité de l'exploitant ne couvre pas le système qualité de l'atelier RC-145, aucune exigence réglementaire ne nous permet d'imposer qu'il ait une compétence spécifique dans le domaine de l'entretien. Le responsable qualité doit alors fait appel à un auditeur ayant les compétences requises.

De plus, lorsque la taille de l'exploitant le justifie, il est souhaitable que le responsable qualité puisse s'appuyer sur un correspondant qualité ayant des compétences spécifiques en entretien si lui-même n'a pas ces compétences. On estime par exemple que ceci est souhaitable pour un exploitant ayant plus de 50 employés.

Cas de deux responsables qualité
Il est possible d'avoir deux responsables qualité (un pour les opérations et un pour l'entretien) à condition que :

- ces deux personnes soient indépendantes hiérarchiquement et avoir un niveau équivalent de responsabilité afin d'éviter qu'un domaine (opérations ou entretien) soit plus pris en considération que l'autre dans le cadre du fonctionnement du système qualité.
- ils aient tous deux accès direct au dirigeant responsable

- la compagnie mette en œuvre une unité de management de la qualité qui consiste notamment à assurer :

- une cohérence dans les procédures qualité
- une coordination dans l'élaboration du programme d'assurance qualité notamment pour des sujets tels que : organisation, agrément de l'exploitant, supervision, équipements et instruments de sécurité, interfaces entre l'entretien et l'exploitation de l'aéronef, utilisation du CRM et de la LME.
- Une coordination dans l'exploitation des résultats du programme d'assurance qualité

Cas d'un responsable qualité externe
Le RAF 145 n'autorise pas la sous-traitance de la fonction de responsable qualité. En conséquence, ceci ne peut être envisageable que dans le cas où le responsable qualité ne couvre pas le système qualité de l'atelier. Dans ce cas, l'exploitant doit préciser notamment :

- le nom de la personne mise à disposition, qui doit être la même pendant toute la durée du contrat
- le contenu de sa mission, et les conditions dans lesquelles elle devra s'exercer. En particulier, sa régularité et le temps imparti à l'exercice de cette mission et la possibilité de faire appel à cette personne de façon ponctuelle et imprévue si nécessaire
- le fait que la personne rapporte directement au dirigeant responsable de la compagnie
- le fait qu'il existe une information écrite au personnel de l'entreprise désignant la personne et précisant ses fonctions Il faut, dans ce cas, s'assurer en particulier de l'implication du dirigeant responsable dans le système qualité.

GUIDE D'APPROBATION D'UN SYSTEME D'ENTRETIEN

Ce guide décrit la procédure globale d'approbation du système d'entretien d'un opérateur redevable du règlement RC-OPS/M.
L'approbation du système d'entretien s'appuie sur l'approbation préalable des documents relatifs à la maintenance soit : le MME et les Manuels d'Entretien (ME) associés aux appareils en liste de flotte.

1. Approbation du MME

L'approbation du MME couvre formellement :

- l'approbation du CRM,
- l'acceptation des parties techniques des contrats d'entretien conclus entre l'opérateur et un ou des organismes RC-145 (pour les activités d'entretien et/ou les activités de suivi de navigabilité (RC-OPS/M)),
- l'approbation des procédures qualité référencée dans le MME mais faisant partie d'un autre manuel (Manuel d'exploitation ou manuel qualité) le cas échéant.

Le MME ne peut être approuvé que lorsque les conditions suivantes sont vérifiées :

- son contenu a été jugé acceptable,
- un audit de conformité satisfaisant a été mené au sein des installations de l'opérateur, satisfaisant signifiant que l'opérateur a apporté des réponses satisfaisantes à tous les écarts majeurs

Le MME peut être approuvé avec une limitation (calendaire) s'il ne couvre qu'une période limitée d'exploitation (typiquement si tous les contrats d'entretien n'ont pas été intégrés).

L'approbation du document est formalisée par une lettre de la DGACM. La référence de cette lettre d'approbation est apposée par l'opérateur sur la page d'approbation du MME avant diffusion de celui-ci à l'ensemble des destinataires (dans le cas particulier d'une nouvelle entreprise, la lettre précise qu'un audit de conformité complémentaire sera conduit dans les six mois suivant l'approbation).

Un modèle de lettre d'approbation de MME (et d'amendement de MME) est fourni en *annexe 1* Le MME peut également être approuvé en même temps que le système d'entretien (voir modèle de lettre d'approbation du système d'entretien fourni en *annexe 3*).

2. Approbation des manuels d'entretien

L'approbation du manuel d'entretien est prononcée suite à étude satisfaisante du document.

Un manuel d'entretien peut être approuvé de manière limitée lorsqu'il ne couvre qu'une période d'exploitation limitée. La butée correspondante doit être notifiée à l'exploitant en calendaire en considérant une marge adaptée définie en fonction du taux d'utilisation de l'appareil concerné.

L'approbation de chaque Manuel d'entretien est formalisée par une lettre de la DGACM. La référence de cette lettre d'approbation est apposée par l'opérateur sur la page d'approbation du Manuel d'Entretien avant diffusion du document à l'ensemble

des destinataires. Un modèle de lettre d‟approbation de ME (et d‟amendement de ME) est fourni *en annexe 2*.

3. Approbation du système d’entretien

Le système d‟entretien ne peut être approuvé que lorsque le MME et tous les manuels d‟entretien ont été approuvés. Lorsque ces documents ont été approuvés avec une limitation, le système d‟entretien doit être approuvé avec la durée limitée correspondante.

Un modèle de lettre d‟approbation du système d‟entretien est présenté en *annexe 3* (à noter que cette lettre a été conçue pour couvrir l‟approbation simultanée du MME et du système d‟entretien, elle peut également faire référence à une lettre d‟approbation du MME indépendante).

MINISTERE DES TRANSPORTS XXXXXXXXXX, LE

DIRECTION
DE L'AVIATION CIVILE
XXXXXXXX

MONSIEUR LE DIRIGEANT RESPONSABLE
DE LA SOCIÉTÉ
XXXXX

N/REF:

Affaire suivie par:
Tel:
Fax:

Objet : Approbation du Manuel des spécifications de Maintenance de l'Exploitant (MME).
Edition X n°X du XX/XX/XXXX, amendement n° X du XX/XX/XXXX

Monsieur le Directeur,

Vous avez déposé l'édition n° X du XX/XX/XXXX (l'amendement en objet) du MME de votre entreprise de transport aérien conformément au paragraphe 1.M.035 du RC-OPS 1.

L'étude de ce document ainsi que les audits conduits ont permis de vérifier qu'il répond aux dispositions de la Réglementation et qu'il est conforme à l'organisation de votre société.

En conséquence, j'ai l'honneur de vous faire savoir que **j'approuve cette édition** de (cet amendement à) votre MME.

Je vous demande de reporter sur la page d"approbation de votre MOE les références/dates du présent courrier avant diffusion par vos soins de l'édition (l'amendement complet) complète aux détenteurs du MME non encore servis.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

MINISTERE DES TRANSPORTS XXXXXXXXXX, LE

DIRECTION
DE L'AVIATION CIVILE
XXXXXXXX

MONSIEUR LE DIRIGEANT RESPONSABLE
DE LA SOCIÉTÉ
XXXXX

N/REF:

Affaire suivie par:
Tel:
Fax:

Objet : Manuel d'entretien xxxxxxxxx
Edition X, amendement X du XX/XX/XXXX

Monsieur le Directeur,

Vous avez déposé le (l'amendement X au) Manuel d'entretien XXXXXX de votre avion/hélicoptère conformément au paragraphe 1M.040 du RC-OPS 1.

Compte tenu du résultat de l'étude de ce document, j'ai l'honneur de vous faire savoir que j'approuve (cet amendement à) votre Manuel d'Entretien.

Je vous demande de reporter sur la page d'approbation de votre manuel les références/dates du présent courrier avant diffusion par vos soins de l'édition (l'amendement complet) complète aux détenteurs du Manuel d'entretien non encore servis.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

MINISTERE DES TRANSPORTS XXXXXXXXXX, LE

DIRECTION
DE L'AVIATION CIVILE
XXXXXXXX

MONSIEUR LE DIRIGEANT RESPONSABLE
DE LA SOCIÉTÉ
XXXXX

N/REF:

Affaire suivie par:
Tel:
Fax:

Objet : Approbation du système d'entretien

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de vous confirmer les éléments suivants relatifs au chapitre M du RC-OPS1:

- l'étude de votre "Manuel des spécifications de Maintenance de l'Exploitant" (MME) édition X, amendement X du XX/XX/XXXX établi pour répondre aux exigences du paragraphe 1.M.035 a permis de conclure à la conformité de celui-ci à ce paragraphe,

- les audits de conformité effectués ont aussi conclu à la conformité de votre organisation à votre "Manuel des spécifications de Maintenance de l'Exploitant" cité plus haut.

C'est pourquoi, j'approuve votre MME qui comprend en particulier le Compte Rendu Matériel , référence xxxx édition X du XX /xx /XXXX.

Enfin, le(s) Manuel(s) d'Entretien que vous m'avez soumis a (ont) été approuvé(s) par lettre(s) n°xxxxxx du XX/xx/XXXX

En conséquence, **j'approuve votre système d'entretien conformément aux prescriptions du RC- OPS.**

Cette approbation implique que vous vous conformiez aux exigences figurant explicitement dans l'annexe 4 du guide d'approbation d'un système d'entretien.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

GUIDE D'AGREMENT DES PERSONNELS NAVIGANTS TECHNIQUES CHARGES DE L'ADAPTATION EN LIGNE ET/OU DU CONTROLE EN LIGNE ET/OU HORS LIGNE

Compte tenu de la réglementation technique actuellement applicable :

- pour les exploitants d'avions, les personnels navigants techniques chargés des Contrôles En Ligne du personnel navigant technique et les personnels navigants techniques chargés de l'Adaptation en Ligne doivent être agréés par l'autorité (chapitre N de RC-OPS1)

- pour les exploitants d'hélicoptères, seuls les personnels navigants techniques chargés des contrôles de compétences doivent être agréés (RC-OPS 3)

1. Contenu du dossier de demande

La demande doit être faite par l'exploitant, sur les formulaires prévus à cet effet, auprès de la DGACM

Chaque demande doit être contresignée par le postulant et contenir les renseignements spécifiés sur le formulaire.

Il est à noter que la liste des personnes agréées pour effectuer l'instruction lors des adaptations en ligne (AEL) et/ou les contrôles en ligne doit être mise à jour par l'exploitant lors de toute nouvelle demande d'agrément.

Précisions relatives aux dossiers avions

1)- Lors d'une demande d'agrément pour effectuer l'Adaptation En Ligne, si les personnels pour lesquels l'agrément est demandé ont suivi une formation spécifique (Commandant de Bord non TRI ni CRI), l'attestation partie 1 du stage TRI ou CRI ou l'attestation de stage FI doit être fournie (voir RC-PEL).

2)- Pour les demandes d'agrément des PNT chargés de la supervision des Adaptations En Ligne des PNT avion, il est tenu compte de l'expérience totale et des heures de vol CDB/IFR/TP. Le nombre d'heures en IFR en Transport Public doit être significatif, (environ 1500 heures).

3)- Pour une première demande d'un personnel navigant technique anciennement instructeur,: 6 mois d'instruction réalisée dans ce cadre dans l'entreprise pourront permettre aux Commandants de Bord concernés d'obtenir directement l'agrément pour effectuer les Contrôles En Ligne. Le nombre d'AEL effectué dans ce cadre doit obligatoirement être indiqué.

4)- En cas d'anticipation de moins de trois mois des Contrôles En Ligne ou Hors Ligne, il est nécessaire de préciser la dernière date de butée des contrôles précédemment réalisés.

2. Traitement des dossiers de demande

2.1. Analyse du dossier de demande

Les dossiers de demande qui parviennent à la DGACM doivent être étudiés et vérifiés suivant les critères résumés ci-après :

Personnels navigants techniques chargés de l'Adaptation En Ligne des personnels navigants techniques sur avion.

Pour une première demande d'agrément, le personnel navigant technique doit :

- être soit TRI ou CRI, ISMN/IMN ou à défaut pour les Commandants de Bord non instructeurs avoir suivi une formation spécifique approuvée;

- avoir effectué au moins 300 heures dans les 12 mois précédents sur le type d'avion en qualité de Commandant de Bord dans l'entreprise pour les Commandants de Bord non instructeurs ; pour les "petits" exploitants, un nombre inférieur d'heures pourra être accepté suivant le cas, qui sera au minimum de 100 heures, pour les Commandants de Bord non instructeurs.

- être à jour des entraînements et contrôles périodiques dans l'entreprise, et détenir les conditions d'expérience récente (3 décollages et 3 atterrissages dans les 90 derniers jours);

- être inscrit au registre du Personnel Navigant, catégorie Transport Public.

A ce titre, le numéro d'inscription demandé figurant sur un des cartouches de la demande ne doit être fourni que lorsqu'il existe.

Dans le cas d'un changement de type, un nouvel agrément pourra être prononcé dans le respect des conditions particulières d'appariement des membres d'équipages nouvellement qualifiés.

Personnels navigants techniques chargés des Contrôles En Ligne du personnel navigant technique sur avion.

. Pour une première demande d'agrément, le personnel navigant technique doit :

- pour les mécaniciens navigants, être IMN;

- avoir été agréé pour effectuer les supervisions en ligne depuis plus de six mois, sauf dans le cas où le postulant est TRE, CRE, ou IMN;

- avoir effectué la formation d'au moins deux stages d'adaptation suivis de contrôles satisfaisants; l'instruction réalisée en tant qu'instructeur pourra être prise en compte, 6 mois d'instruction réalisée dans ce cadre dans l'entreprise pourront permettre aux Commandants de Bord concernés d'obtenir directement l'agrément pour effectuer les contrôles en ligne;

- avoir été évalué par un TRE ou CRE agréé CEL dans la fonction de contrôleur en ligne au cours d'un vol (sauf si le navigant est TRE ou CRE).

Note : dans le cas d'un IMN, il est à noter que l'agrément pour effectuer des contrôles en ligne vaut également pour effectuer des contrôles hors ligne.

Cas des agréments des personnels navigants techniques délivrés dans plusieurs sociétés

Peuvent être inscrits sur la liste des personnels navigants agréés de la société, des personnels navigants déjà agréés au sein d'une autre société et qualifiés sur les mêmes aéronefs, à condition que l'exploitant qui en fait la demande s'engage sur le fait que les méthodes d'exploitation des 2 sociétés sont sensiblement similaires.

En principe, le nombre d'agréments détenu par un même navigant est limité à 3. Cependant, concernant les avions, les limitations de l'appendice 1 au paragraphe 1.N.055 doivent également être respectées par un même personnel navigant technique toutes compagnies confondues (voir RC-OPS 1.N.005 (a) (7).

Concernant les avions :

- un exploitant peut faire appel à des examinateurs ou instructeurs ou Commandants de Bord désignés et agréés d'un autre exploitant sous réserve que les personnels navigants techniques aient suivi un complément de formation équivalent à un stage Commandant de Bord adapté de l'exploitant qui fait la demande. Cette formation peut être réduite à un seul 'briefing' si les exploitations des deux exploitants sont similaires. En revanche, si une différence notable est détectée sur un point particulier, alors un contrôle hors ligne pourra être exigé.

- il est rappelé pour les exploitants de petits avions que l'appendice 1 au paragraphe RC-OPS 1.N.055 prévoit en a 2 la possibilité de n'effectuer qu'un seul contrôle en ligne lorsqu'un personnel navigant technique exerce sur plusieurs types d'avions monopilotes tels que définis à l'appendice 1 au paragraphe RC-OPS 1.N.055(a)(1) et qu'un seul contrôle hors ligne pour les pilotes exerçant sur des avions de moins de 10 passagers et de masse maximale certifiée au décollage inférieure à 5,7 t.

- cette possibilité est également offerte aux personnels navigants agréés pour effectuer des adaptations en ligne et les contrôles réglementaires dans plusieurs sociétés lorsque l'exigence de stage d'adaptation compagnie –commandant de bord- est satisfaite au maximum par un cours au sol.

Concernant les hélicoptères le personnel navigant technique doit être à jour de ses contrôles de compétences uniquement dans sa société d'origine.

Note : Afin de garantir le niveau technique d'un personnel navigant technique on évitera d'agréer un responsable d'entreprise ou un Directeur de société comme personnel navigant technique chargé des contrôles en ligne.

2.2. Traitement de la demande

L'agrément ainsi que la mise à jour de la liste des personnels navigants techniques agréés de l'exploitant sont transmis à l'exploitant par la DGACM.

3. Mise à jour de la liste des personnels navigants techniques agréés

Une liste générale des personnes agréées pour effectuer l'instruction lors des adaptations en ligne et/ou les contrôles en ligne (et Hors Ligne suivant le cas) est tenue à jour par la DGACM

4. Formulaires de demande d'agrément

Les formulaires d'agréments sont reproduits en pages suivantes à titre indicatif.

FORMULAIRE DE DEMANDE D'AGREMENT DES P.N.T CHARGES DE LA SUPERVISION DES ADAPTATIONS EN LIGNE DES P.N.T AVION

ENTREPRISE DE TRANSPORT AERIEN (demandant l'agrément d'un P.N.T) :

(Nom & adresse) _____

Tél : _____ Fax: _____ Indicatif ou trigramme OACI : _____

PNT POUR LEQUEL L'AGREMENT EST DEMANDE

Nom : _____ Prénom(s)_____ Né(e) le_____

Date d'embauche : _____ Fonction actuelle au sein de l'entreprise : _____

Inscription au registre PN, Catégorie T.P. (A ouB): _____ date : _____

LICENCES ET QUALIFICATIONS DETENUES PAR CE P.N.T

PP/CPL	IFR/IR	PL/ATPL	MN/INAC
☐	☐	☐	☐
Date d'obtention :			

Form Spécif **(1)**	TRI	TRE	ISMN/IMN	CRE	CRI
☐	☐	☐	☐	☐	☐
date d'obtention :					
date de validité :					

(1)(formation spécifi que : joindre attestation partie 1 du stage TRI, CRI ou FI)

EXPERIENCE TOTALE(h. vol)	**en CDB**	**en IFR**	**en TRANSPORT PUBLIC**
	Dont :	Dont :	Dont :

EXPERIENCE DANS L'ENTREPRISE (ou pour superviseur d'AEL extérieur dans l'entreprise d'origine)

Types d'avions sur lesquels s'effectuera l'instruction en ligne	**Date d'obtention des qualifications de type ou de classe**	**heures de vol dans l'entreprise**		**Nb. de décollages et d'atterrissages (3 derniers mois)**	**Date de nomination Commandant de Bord sur les types d'avion**
		Total	**Cdb (12 derniers mois)**		
1er type :					
2ème type :					
Total tous types					

Derniers contrôles subis	**types avions**	**date**	**Echéance du précédent contrôle**	**Contrôlés par (nom/prénom)**
En Ligne				
Hors Ligne (1er type avion) :				
Hors ligne (2ème type avion) :				

Agrément de même nature déjà obtenu par le P.N.T. proposé (3 maximum simultanément)

Références	**Entreprise**	**Date**	**Observations**

REPRESENTANT DE L'ENTREPRISE AYANT ETABLI LA DEMANDE D'AGREMENT

Nom: _____ , prénom(s) : _____ , Signature du PNT pour lequel l'agrément est demandé

et fonction du représentant de l'entreprise

- Date :
- Signature :

Observations (s'il y a lieu) :

Cette demande est à transmettre à la Direction de l'aviation civile (DGACM)

FORMULAIRE DE DEMANDE D'AGREMENT DES P.N.T CHARGES DU CONTROLE DES COMPETENCES EN LIGNE DES P.N.T AVION

ENTREPRISE DE TRANSPORT AERIEN (demandant l'agrément d'un P.N.T) :

(Nom & adresse) _____

Tél : _____ Fax: _____ Indicatif ou trigramme OACI : _____

PNT POUR LEQUEL L'AGREMENT EST DEMANDE

Nom : _____ Prénom(s)_____ Né(e) le _____

Date d'embauche : _____ Fonction actuelle au sein de l'entreprise : _____

Inscription au registre PN, Catégorie T.P. (A ou B): _____ date : _____

LICENCES ET QUALIFICATIONS DETENUES PAR CE P.N.T

	PP/CPL	IFR/IR	PL/ATPL	MN/INAC
	☐	☐	☐	☐
Date d'obtention :	_____	_____	_____	____ __

	Form Spécif **(1)**	TRI	TRE	ISMN/IMN	CRE	CRI
	☐	☐	☐	☐	☐	☐
date d'obtention :	_____	_____	_____	_____	_____	_____
date de validité :	_____	_____	_____	_____	_____	_____

(1)(formation spécifique : joindre attestation partie 1 du stage TRI, CRI ou FI)

EXPERIENCE TOTALE (h. vol)	**en CDB**	**en IFR**	**en TRANSPORT PUBLIC**
	Dont :	Dont :	Dont :

EXPERIENCE DANS L'ENTREPRISE (ou pour superviseur d'AEL extérieur dans l'entreprise de ligne)

Types d'avions sur lesquels s'effectueront les contrôles en ligne	**Date d'obtention des qualifications de type ou de classe**	**heures de vol dans l'entreprise**		**Nb. de décollages et d'atterrissages (3 derniers mois)**	**Date de nomination Commandant de Bord sur les types d'avion**
		Total	**Cdb (12 derniers mois)**		
1er type :					
2ème type :					
Total tous types					

Nombre d'A.E.L. supervisées ayant donné lieu à un contrôle en ligne satisfaisant :	
Date de l'agrément obtenue pour superviser des A.E.L. :	
Evaluation en vol par un TRE/CRE/IMN selon le cas dans la fonction de Contrôle En Ligne : OUI ☐ **NON** ☐	

Derniers contrôles subis	**Types avions**	**date**	**Echéance du précédent contrôle**	**Contrôlés par (nom/prénom)**
En Ligne				
Hors Ligne (1er type avion) :				
Hors ligne (2ème type avion) :				

Agrément de même nature déjà obtenu par le P.N.T. proposé (3 maximum simultanément)

Références	**Entreprise**	**Date**	**Observations**

REPRESENTANT DE L'ENTREPRISE AYANT ETABLI LA DEMANDE D'AGREMENT

Nom: _____ , prénom(s) : _____

et fonction du représentant de l'entreprise

Date :

signature :

Signature du PNT pour lequel l'agrément est demandé:

Observations (s'il y a lieu):

Cette demande est à transmettre à la Direction de l'aviation civile (DGACM),

FORMULAIRE DE DEMANDE D'AGREMENT DES INSTRUCTEURS CHARGES DU CONTROLE DES COMPETENCES DES P.N.T HELICOPTERE .

EXPLOITANT (Société demandant l'agrément d'un PNT) :
(Nom & adresse) ----------

Tél : ----- ------ ------ ------ Fax: ----- ------ ------ ------
Indicatif ou trigramme OACI : ---- ---- ----

EMPLOYEUR ACTUEL :

Date d'embauche : ----/----/----
Fonction actuelle au sein de la société : ----------

INSTRUCTEUR :
Nom : ---------- Prénom ---------- Né(e) le : ----/----/---
Inscription au registre A Catégorie T.P numéro ---------- date ----/----/----

EMPLOYE UR PRECEDENT :
Société ---------- Date ----/----/---- Fonction ----------

	PPH	PLH
	☐	☐
Date de validité	----------	----------
Qualifications	QRI ☐	Vol de nuit QVN ☐

	IPPH	IPLH
	☐	☐
Date d'obtention	----------	----------
Date de validité	----------	----------

Heures de vol en transport aérien public civil

Types d'appareils sur lesquels s' effectueront les contrôles .	Date d'obtention de la qualif machine	Heures Totales	Heures dont CdB	Nb de décollages et d'atterrissages (6 derniers mois).	Heures de vol (6 derniers mois). Du ---------- au ----------
1°)	----------				
2°)	----------				
3°)	----------				

EXPERIENCE TOTALE (En heures de vol)	CDB	INSTRUCTEUR	TRANSPORT PUBLIC
	Dont :	Dont :	Dont :

Derniers contrôles subis	Date	Effectué par	Numéro d'agrément
En Ligne	----------		
Hors Ligne (Préciser l'appareil)	----------		
Hors ligne (Préciser l'appareil)	----------		
Hors ligne (Préciser l'appareil)	----------		

Agrément de ce type déjà obtenu par l'instructeur

Références	Société	Date	Observations

Nombre d'instructeurs et niveau de licence des navigants exerçant dans la société faisant la demande

Nb d'instructeurs	Nb IPPH

Observations :

Cachet de l'exploitant : **Signature de l'intéressé :** **Date :** ----/----/----

Cette demande est à transmettre à la Direction de l'Aviation Civile (DGACM)

GUIDE D'APPROBATION DE LA METHODE DE CONTROLE DE L'EXPLOITATION

L"approbation du contrôle de l"exploitation consiste à examiner un manuel d"exploitation conformément au guide d"examen d"un manuel d"exploitation (voir annexe 1.1.2. du sous-chapitre IV.5, partie A.2.4.de ce Manuel).

Cependant, dans le cas d"un exploitant de taille moyenne ou de grosse taille, la lettre d"approbation peut mentionner à l"exploitant qu"une visite sur le terrain sera effectuée par la DGACM dans les trois mois afin que cette dernière s"assure de la cohérence entre le contenu du manuel d"exploitation et la mise en œuvre effective du contrôle de l"exploitation.

GUIDE D'ACCEPTATION DE LA METHODE DE CATEGORISATION DES AERODROMES

L'acceptation de la catégorisation des aérodromes (liste des aérodromes utilisés catégorisés) est difficile à mettre en œuvre compte tenu du fait que la liste des aérodromes utilisés par un exploitant peut varier à tout moment en particulier pour les exploitants de transport à la demande.

Il apparaît en conséquence plus opportun d'accepter la méthode de catégorisation des aérodromes.

Cette acceptation consiste à examiner le contenu du manuel d'exploitation conformément au guide d'examen d'un manuel d'exploitation La méthode de catégorisation peut figurer en partie C ou en partie A (voir annexe 1.1.4 ou annexe 1.1.2 du sous-chapitre IV.5 de ce Manuel).

L'adéquation de la liste de catégorisation des aérodromes de l'exploitant avec les aérodromes effectivement desservis est vérifiée sur le terrain dans le cadre de la surveillance continue.

GUIDE RELATIF AUX AUTORISATIONS ETOPS

1. OBJET

Ce guide décrit le processus de délivrance d'une autorisation ETOPS (Extended Twin Operations) à un exploitant conformément au paragraphe RC-OPS 1.D.070. Le document de référence utilisé est le document JAA intitulé « Temporary guidance material for extended range operation with two-engine aeroplanes ETOPS certification and operation » (ACJ 20X6 extrait du GAI20).

Une autorisation ETOPS est nécessaire pour exploiter un avion bimoteur sur une route contenant un point situé au-delà de la distance maximale d'éloignement d'un aérodrome adéquat calculée conformément au paragraphe RC-OPS 1.D.065.

Note : Il est donc nécessaire que chaque exploitant définisse dans son manuel d'exploitation, pour chaque type d'avion bimoteur exploité, la distance maximale d'éloignement d'un aérodrome adéquat selon les règles de calcul définies dans le paragraphe RC-OPS 1.D.065.

2. PRESENTATION DU PROJET

Une fois qu'un exploitant a fait part à la DGACM de son projet d'exploiter un avion bimoteur sur des routes ETOPS, une réunion de présentation du projet doit être organisée avec la participation des différents services de la DGACM concernés par le processus de délivrance d'une autorisation ETOPS L'objectif de cette réunion est d'étudier les options envisagées par l'exploitant en matière d'opérations et d'entretien, notamment dans le cas où l'exploitant ne dispose d'aucune expérience ETOPS mais envisage de faire appel à des sous-traitants et/ou d'utiliser des personnels, ayant une expérience ETOPS (voir paragraphe 4.2.2).

3. DOSSIER DE DEMANDE

Un dossier de demande d'autorisation ETOPS doit être déposé 3 mois avant le début d'exploitation à la DGACM. Une note a été rédigée afin que l'exploitant dispose d'un guide lui permettant de constituer son dossier de demande (voir paragraphe 4).

Note : Une autorisation ETOPS est valide pour un couple spécifique cellule-moteur. Dans le cas où un exploitant possédant déjà une autorisation ETOPS pour un type d'avion, souhaite exploiter sur des routes ETOPS le même type d'avion avec une motorisation différente, il devra déposer un nouveau dossier de demande décrivant toutes les différences entre les deux couples cellule-moteur.

4. NOTE POUR LA CONSTITUTION D'UN DOSSIER POUR UNE DEMANDE D'AUTORISATION ETOPS

Les renseignements suivants devront faire partie du dossier de demande d'autorisation ETOPS :

4.1. ELIGIBILITE - APTITUDE

- Date de l'obtention de l'éligibilité et aptitude ETOPS pour le couple spécifique cellule-moteur. Temps de déroutement maximal autorisé;
- Copie du supplément ETOPS au manuel de vol et du document CMP ETOPS.

4.2. EXPERIENCE

4.2.1. Expérience de l'exploitant sur le couple spécifique cellule-moteur :

- en mois
- en nombre de vols
- en nombre d'heures

4.2.2. Expérience de l'exploitant sur les avions équipés du même type de moteur :

- en mois
- en nombre de vols
- en nombre d'heures

Note : L'octroi de la valeur du temps de déroutement maximal est assujetti à l'expérience en service. Cette expérience peut être réduite conformément à l'appendice 7 de l'IL 20. Les facteurs compensatoires qui peuvent être considérés sont:

- expérience ETOPS de l'exploitant;
- durée d'exploitation et nombres de vols effectués en ETOPS et en non ETOPS sur le couple spécifique cellule moteur;
- expérience de la compagnie sur les routes qui seront exploitées en ETOPS;
- expérience des PNT;
- qualité de l'entretien et de l'exploitation ;
- simulation d'opérations ETOPS;
- expérience préalable long-courrier avec des avions de technologie similaire et des moteurs de technologie similaire.

4.3. FIABILITE

4.3.1. Taux d'arrêts moteur en vol de l'exploitant :

- pour le couple spécifique cellule-moteur
- pour les avions équipés du même type de moteur

4.3.2. Taux d'arrêts moteur en vol en considérant la flotte mondiale :

- pour le couple spécifique cellule-moteur
- pour le couple spécifique cellule-moteur conforme au standard ETOPS
- pour les avions équipés du même type de moteur
- pour les avions équipés du même type de moteur conforme au standard ETOPS

4.4. DEFINITION DE LA ZONE D'EXPLOITATION

4.4.1. Calcul de la "vitesse de croisière un moteur en panne approuvée"

La vitesse de croisière un moteur en panne approuvée pour la zone d'opération envisagée doit être, pour la masse de référence, la plus faible des trois valeurs suivantes :

- la vitesse (TAS) correspondant à la poussée ou puissance maximale continue mais inférieure à VMO ;
- la vitesse (TAS) obtenue par l'adoption d'un niveau de vol assurant un franchissement des obstacles dans la zone conformément aux exigences du paragraphe OPS 1.G.020 ;
- la vitesse obtenue par l'adoption d'un niveau de vol permettant d'éviter les conditions givrantes.

La masse de référence est la masse de l'avion après un décollage à la masse maximale structurale au décollage, montée à l'altitude optimale, 2 heures au régime long range à cette altitude. Les conditions sont supposées standard.

Il pourra être tenu compte de la phase Drift-Down.

Les données permettant le calcul de cette vitesse doivent être acceptables par l'Autorité.

Le régime de vol retenu pour la détermination de cette vitesse doit être utilisé pour le calcul de la quantité de carburant et d'huile nécessaire dans le cas de l'arrêt moteur en vol accompagné d'une perte de pressurisation.

La "vitesse de croisière monomoteur approuvée" pour chaque zone d'opération envisagée figurera dans le manuel d'exploitation et sur les cartes utilisées pour la préparation des vols.

Note : La "vitesse de croisière monomoteur approuvée" est définie pour la préparation des vols et des objectifs réglementaires seulement.

Il ne faut pas confondre cette vitesse avec celle qui permet de définir le seuil ETOPS 60 minutes conformément au paragraphe RC-OPS 1.D.065 (b). Les courbes 60 minutes doivent être tracées avec cette dernière vitesse.

4.4.2. Temps de déroutement maximal demandé

4.4.3. Présentation de carte figurant, pour chaque aérodrome de dégagement retenu, les courbes représentant la distance à l'aérodrome de dégagement pour le temps de vol de 60 minutes à la vitesse déterminée conformément au paragraphe OPS 1.D.065 (b) et pour le temps de dégagement maximal demandé à la "vitesse de croisière monomoteur approuvé" (sans vent et en conditions standard).

4.4.4. Fourniture des altitudes minimales sur les itinéraires de dégagement prévus.

4.4.5. Fourniture des caractéristiques des aérodromes de dégagement retenus (longueur de piste, minimums opérationnels, équipements et services) et démonstration de conformité avec les exigences réglementaires.

4.5. MOYENS DE COMMUNICATION

Description des moyens et des procédures.

En supplément des équipements requis par la sous partie K du RC-OPS, un moyen de communication permettant à tout moment un contact rapide et fiable entre l'avion et le dispatch doit être installé et opérationnel.

4.6. DISPATCH

Description de la structure, des moyens et des procédures.

La cellule Dispatch devra être opérationnelle pour chaque vol ETOPS avec transmission rapide et fiable à l'avion des dernières informations avant le point

d'entrée ETOPS et en zone ETOPS comme nécessaire, et sur demande de l'équipage.

4.7. PREPARATION DES VOLS

4.7.1. Consignes pour la préparation des vols

4.7.2. Cartes utilisées

4.7.3. Documents météorologiques prévus

Outre les informations météorologiques habituelles le dossier de vol doit comprendre les cartes météorologiques en route G.020 hpa (FL180) et 700 hpa (FL100).

4.7.4. Accessibilité des aérodromes de dégagement ETOPS

4.7.4.1. Calcul de la période d'accessibilité d'un aérodrome de dégagement ETOPS

Pour la préparation du vol, la période pendant laquelle l'accessibilité d'un aérodrome de dégagement ETOPS doit être vérifiée (voir paragraphe 4.7.4.2) commence 1 heure avant la première heure estimée d'utilisation éventuelle et s'achève 1 heure après la dernière heure estimée d'utilisation éventuelle.

La première heure estimée d'utilisation se calcule en ajoutant à l'heure estimée de départ, le temps de vol jusqu'au point équitemps situé en amont de l'aérodrome de dégagement, puis le temps de vol depuis ce point équitemps jusqu'à l'aérodrome de dégagement, en considérant la vitesse tout moteur en fonctionnement au régime de croisière habituel et à un niveau de vol standard. Pour le premier aérodrome de dégagement ETOPS, la première heure estimée d'utilisation devrait être la plus appropriée des deux valeurs suivantes :

- l'heure de départ du vol plus une heure ;
- l'heure d'entrée en zone ETOPS plus le temps de vol de ce point à l'aérodrome de dégagement ETOPS en considérant une vitesse tout moteur en fonctionnement au régime de croisière habituel et à un niveau de vol standard,.

La dernière heure estimée d'utilisation se calcule en ajoutant à l'heure estimée de départ, le temps de vol jusqu'au point équitemps situé en aval de l'aérodrome de dégagement, puis le temps de vol depuis ce point équitemps jusqu'à l'aérodrome de dégagement, en considérant la vitesse de déroutement la plus faible des cas suivants :

- panne de pressurisation et tout moteur en fonctionnement au régime LRC ;
- panne de pressurisation et 1 moteur en fonctionnement au régime de vol retenu pour la détermination de la vitesse un moteur en panne approuvée.

Pour le dernier aérodrome de dégagement ETOPS, la dernière heure estimée d'utilisation devrait être la plus appropriée des deux valeurs suivantes :

- l'heure de sortie de zone ETOPS plus le temps de vol de ce point à l'aérodrome de dégagement ETOPS en considérant la vitesse de déroutement la plus faible (voir ci-dessus) ;
- l'heure prévue d'arrivée moins une heure.

4.7.4.2. Critères d'accessibilité d'un aérodrome de dégagement ETOPS

Au stade de la préparation du vol, pour qu'un aérodrome puisse être retenu comme aérodrome de dégagement ETOPS, il doit répondre aux critères suivants pendant toute la période d'accessibilité de cet aérodrome (voir paragraphe 4.7.4.1) :

- être adéquat conformément à l'IEM OPS 1.D.030 et aussi compte tenu des derniers NOTAMS

- les dernières prévisions météorologiques doivent être supérieures aux valeurs d"un des tableaux ci-dessous :

IL 20

Moyens et type d'approche	Plafond à l'aérodrome de dégagement	Visibilité à l'aérodrome de dégagement
Pour les aérodromes comportant au moins un moyen permettant une approche de précision ou une approche classique ou une approche de manœuvre à vue pour une procédure d'approche aux instruments	Un plafond obtenu en ajoutant 400 ft à la valeur de DH/MDH (DA/MDA) ou celui correspondant à une manœuvre à vue	Une visibilité obtenue en ajoutant 1G.020 m aux minimums autorisés à l'atterrissage
Les minimums ci-dessous s'applique aux aéroports qui sont équipés d'une approche de précision ou d'une approche sur au moins 2 pistes distinctes		
Pour les aérodromes avec au moins 2 moyens permettant une approche de précision ou une approche classique sur deux pistes séparées	Un plafond obtenu en ajoutant 200 ft à la plus élevée des deux valeurs d'approche autorisées DH/MDH (DA/MDA)	Une visibilité obtenue en ajoutant 800 m à la plus élevée des deux minimums autorisés à l'atterrissage

RC-OPS 1 : Tableau 2 du RC-OPS 1.D.130

Type d'approche	Minimums de préparation du vol (RVR/Visibilité nécessaire et plafond le cas échéant)		
	Aérodrome avec		
	Au moins 2 procédures séparées sur 2 aides séparées desservant 2 pistes séparées (Voir IEM OPS 1.295(c)(1)(ii))	Au moins 2 procédures d'approche séparées basées sur 2 aides séparées desservant une piste	Au moins 1 procédure d'approche basée sur une aide desservant une piste

Approche de précision CAT II, III (ILS, MLS)	Minimums d"approche de précision en CAT I	Minimums d"approche classique
Approche de précision CAT I (ILS,MLS)	Minimums d"approche classique	Minimums de manœuvre à vue ou si non publiés, minimums d"approche classique augmentés de 200ft/1000m
Approche classique	Le plus bas des deux : Minimums d"approche classique augmentés de 200ft/1000 m ou minimums de manœuvre à vue	Le plus élevé des minimums de manœuvre à vue ou d"approche classique plus 200ft/1000m
Manœuvres à vues	Minimums de manœuvres à vue	

Note : Pour l"application des prévisions météorologiques à la détermination de l"accessibilité des aérodromes de dégagement ETOPS en fonction des minimums de préparation du vol, les consignes figurant dans le tableau de l"IEM OPS 1.D.130 devront être appliquées, notamment en ce qui concerne la prise en compte des rafales de vent et des tendances (PROB, TEMPO).

Il convient également de prendre en compte l"état de la piste (mouillée, contaminée).

4.7.5. Gestion et utilisation des renseignements complémentaires : navigation, infrastructure, NOTAMs

4.7.6. Carburant et lubrifiant

La quantité de carburant embarquée doit permettre de satisfaire aux exigences du paragraphe RC-OPS 1.D.080 et à celles contenues dans le paragraphe a) ci-dessous.

4.7.6.1. Réserves de carburant critique

En déterminant les réserves de carburant critique, l'exploitant doit calculer le carburant nécessaire pour effectuer un déroutement depuis le point le plus critique jusqu'à un aérodrome de dégagement accessible au sens du paragraphe 4.7.4.2 et selon les conditions du scénario du carburant critique telle que défini au paragraphe b). Ces réserves de carburant critique doivent être comparées avec les règles d'emport carburant pour le vol. Si le résultat de cette comparaison fait apparaître que la quantité de carburant nécessaire pour répondre au scénario du carburant critique est supérieure à la quantité de carburant présente à bord au point le plus critique, telle que calculée à partir des règles d'emport carburant pour le vol, du carburant additionnel devra être ajouté en conséquence afin de pouvoir réaliser, en toute sécurité, le scénario du carburant critique.

Les réserves de carburant critique doivent être calculées de manière à couvrir :

- les imprécisions dans les prévisions de vent : pour cela, une réserve minimale correspondant à 5% de la consommation calculée depuis le point le plus critique jusqu'à l'aérodrome de dégagement sera prise en compte ;
- la dégradation des performances de consommation en carburant : pour cela, une réserve minimale correspondant à 5% de la consommation en carburant depuis le point critique jusqu'à l'aérodrome de dégagement ou le coefficient correcteur actualisé issu de la méthode mise en place par l'exploitant pour le suivi de la dégradation des performances de consommation en carburant sera pris en compte ;
- le fonctionnement des systèmes antigivrage cellule et moteur et la prise en compte de l'accrétion de glace sur les surfaces non protégées si des conditions givrantes sont prévues lors du déroutement ;
- le fonctionnement de l'APU dans le cas de l"arrêt moteur en vol ;
- les imprécisions de navigation ;
- toute contrainte ATC connue.

4.7.6.2. scénario du carburant critique

L'exploitant doit démontrer que le scénario utilisé pour le calcul des réserves de carburant critique nécessaires est opérationnellement le plus critique en considérant les configurations un moteur en panne et deux moteurs en fonctionnement et le temps. Le scénario pour un déroutement au point le plus critique se décompose comme suit :

- au point le plus critique perte du système de pressurisation ou perte du système de pressurisation et arrêt 1 moteur en vol ;

- descente immédiate au niveau de vol 100 puis croisière :

  - dans le cas d"arrêt moteur en vol, au régime de vol retenu pour la détermination de la vitesse un moteur en panne approuvée, en considérant le vent et la température prévus ;
  - dans le cas des deux moteurs en fonctionnement, au régime long range, en considérant le vent et la température ;

- descente à 1G.020 ft au dessus de l'aérodrome de dégagement puis attente de 15 minutes, approche suivie d'une remise de gaz puis approche et atterrissage. Les 2 approches s"effectuent aux instruments.

4.7.7. Plan de vol technique

Un plan de vol technique informatisé doit être calculé pour chaque vol. Ce plan de vol doit notamment comprendre :

a) le calcul des points équitemps (PET) pour les aérodromes de dégagement retenus au sens du paragraphe 4.7.4.2 en considérant la panne d'un moteur et le régime de vol ayant servi à la détermination de la vitesse de croisière un moteur en panne approuvée; les informations en temps, carburant, niveau de vol, vent et température pour rejoindre l'aérodrome de dégagement depuis le ou les points équitemps en considérant la panne d'un moteur doivent être associées ;

b) le calcul des PET pour les aérodromes de dégagement retenus au sens du paragraphe 4.7.4.2 en considérant la panne d'un moteur et perte de pressurisation (utilisation du régime de vol ayant servi à la détermination de la vitesse un moteur en panne approuvée) et la perte de pressurisation deux moteurs en fonctionnement au

régime long range; les informations en temps, carburant, vent et température doivent être associées.

c) une présentation détaillée des réserves calculées suivant le paragraphe 4.7.6.1 pour le carburant correspondant au scénario le plus critique.

Si le plan de vol technique informatisé n'est pas disponible, une méthode de calcul de remplacement peut être utilisée. L'utilisation de cette méthode est soumise à une autorisation délivrée par la DGACM..

L'équipage doit disposer d'un document permettant de vérifier le plan de vol technique informatique.

Note : Une note explicative relative au plan de vol technique, à la procédure d'actualisation de celui-ci, aux procédures de vérification par l'équipage au sol et en vol en cas de changement de route, devra être élaborée. Cette note explicative devra figurer dans une documentation réduite comprenant notamment la procédure de préparation et de suivi d'un vol ETOPS avec les supports utilisés.

4.7.8. Documentation pour le suivi d'un vol ETOPS

Pour l'exécution du vol l'équipage devra disposer des documents suivants :

- la documentation réduite telle que définie ci-dessus ;
- un document permettant de vérifier les minimums majorés aux aérodromes de dégagement et l'évolution des conditions météorologiques sur ces aérodromes ;
- un document pour le calcul carburant dans le cadre du vol ETOPS ;
- un document pour le suivi des communications avec le Dispatch ; de plus, dans le cas de l'utilisation de la HF, les éléments suivants devront être notés : fréquence, station, heure de contact, qualité de la réception.

4.7.9. Performances

a) Fourniture de tableaux de données de performances en vol, sur un moteur au régime de vol retenu pour la détermination de la vitesse un moteur en panne approuvée, basées sur une trajectoire nette, donnant la consommation carburant et la vitesse propre en fonction des paramètres suivants :

- la température ;
- le niveau de vol (niveau 100 compris) ;
- la masse de l'avion.

b) Fourniture des tableaux de données de performances en vol, tous moteurs en fonctionnement au niveau 100 (ou un niveau supérieur si les quantités d'oxygène présentes à bord permettent la poursuite du vol à ce niveau) et au régime de vol retenu (régime Long Range accepté), donnant la consommation carburant et la vitesse propre en fonction des paramètres suivants :

- la température ;
- la masse de l'avion.

c) Fourniture de données sur la dégradation des performances due à l'accrétion de glace sur les surfaces non protégées de l'avion.

4.8. LME

Fourniture d'un exemplaire avec un préambule détaillé notamment sur le principe de la LME, gestion des pannes cumulées, limitation dans le temps des éléments inopérants.

La Liste Minimale d'Equipements de Référence doit refléter les niveaux de redondance des systèmes pour la zone d'opération envisagée.

La LME doit être plus restrictive que la Liste Minimale d'Equipements de Référence notamment par la prescription de durées limitatives de tolérances techniques pour les systèmes tels que : électriques y compris les batteries, hydrauliques, pneumatiques, instruments de vol, carburant, protection givrage, démarrage et allumage moteur, équipements liés à la propulsion, navigation et communications, APU, conditionnement d'air et pressurisation, suppression de feu en soute, protection feu moteur, équipement de secours, autres équipements nécessaires pour les opérations ETOPS.

Note : Dans le cas de certaines défaillances, le temps de déroutement maximal autorisé pourra être diminué.

4.9. DOCUMENT DE CONFORMITE AU STANDARD ETOPS

Production du document de conformité au document CMP ETOPS dernière révision et liste des AD.

4.10. ENTRETIEN

- Manuel d'entretien : identification des opérations spécifiques ETOPS, tâches et procédures pour conformité au document CMP ETOPS dernière révision.
- Manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (M.M.E)
- Identification et gestion des équipements spécifiques ETOPS
- Formation et maintien des compétences des mécaniciens pour les opérations ETOPS
- Approbation pour remise en service avant vol ETOPS
- Approbation pour remise en service après dégagement
- Assistance en escale
- Programmes de suivi de fiabilité

4.11. PROCEDURES EN VOL ETOPS

- Contact avec dispatch
- Evaluation au point d'entrée ETOPS
- Cas du déroutement et du changement de track
- Cas de la panne moteur

4.12. VOL DE VALIDATION

Le vol de validation devra s'effectuer en ligne.

4.13. FORMATION

4.13.1. Membres de l'équipage de conduite (PNT)

4.13.1.1. Formation initiale et maintien des compétences

Le programme de formation initiale pour les opérations ETOPS doit inclure l'entraînement des membres de l'équipage de conduite suivi d'une évaluation et d'un contrôle des compétences, dans les domaines suivants :

a) Introduction aux règlements ETOPS

b) Préparation des vols ETOPS

- Choix des aérodromes de dégagement pour l'heure d'utilisation possible ;
- points équitemps ;
- réserves de carburant pour le scénario du carburant critique ;
- liste minimale d'équipements ;
- performances un moteur en panne à MCT, au régime long range (notamment le profil de drift down) et au régime retenu pour la définition de la vitesse un moteur en panne approuvée ;
- routes et aérodromes prévus dans la zone d'exploitation ETOPS.

c) Procédures d'urgence et de secours

Les procédures d'urgence et de secours pour les éléments ci-après adressés doivent être effectuées dans le cadre d'une séance sur simulateur de type LOFT ETOPS. Les éléments à prendre en compte sont notamment :

- pannes multiples et simples associées à une décision de déroutement pour les systèmes avions suivants : électrique, hydraulique, pneumatique, instruments de vol, carburant, commandes de vol, protection contre le givrage, démarrage moteur et allumage, instruments pour le système de propulsion, navigation et communication, APU, conditionnement d'air et pressurisation, protection incendie pour les soutes, connaissance et utilisation du générateur de secours et pour un temps maximal de déroutement supérieur à 120 minutes comme seule source électrique ;
- procédure de rallumage en moulinet d'un moteur ;
- procédure d'allumage de l'APU en vol ;
- incapacité d'un membre d'équipage ;
- profil de déroutement ;
- procédures ATC de secours ;
- utilisation des équipements de secours ;
- gestion du carburant ;
- procédures et consignes lorsqu'un aérodrome de dégagement devient inutilisable :
  - avant le point d'entrée ETOPS ;
  - en zone ETOPS.

Le programme de stage de maintien des compétences doit prendre en compte l'aspect théorique approprié et les procédures d'urgence et de secours avec exécution d'une séance sur simulateur de type LOFT ETOPS.

4.13.1.2. Adaptation en ligne ETOPS

Les pilotes devront avoir effectué sous le contrôle d'un instructeur de qualification de type (TRI) ou d"un commandant de bord agréé pour les vols en ligne sous supervision, ayant l'expérience requise ci-après le nombre minimum d'étapes ETOPS suivant :

- 2 étapes ETOPS pour les commandants de bord et les copilotes ayant une expérience ETOPS de moins de 3 ans ;
- 3 étapes pour les commandants de bord et les copilotes n‟ayant pas d‟expérience ETOPS de moins de 3 ans.

4.13.2. Agents d'opérations
4.13.2.1. La formation aux spécificités de l'exploitation ETOPS doit au moins inclure les points suivants:

a) Introduction aux règlements ETOPS

b) Préparation des vols ETOPS

- Choix des aérodromes de dégagement pour l'heure d'utilisation possible ;
- point équitemps ;
- réserves de carburant pour le scénario critique carburant ;
- liste minimale d'équipements ;
- performances un moteur en panne à MCT et au régime long range (notamment le profil de drift down) et celui retenu pour la définition de la vitesse un moteur en panne approuvée ;
- routes et aérodromes prévus dans la zone d'exploitation ETOPS ;
- plan de vol technique.

4.13.2.2. Les agents assurant la fonction dispatch devront en plus avoir suivi un complément de formation portant sur :

- les communications ;
- l'analyse des évolutions des situations météorologiques et fiabilité des informations par zone.

4.13.2.3. Le stage de maintien des compétences doit incorporer les spécificités de l'exploitation ETOPS.

4.14. ORGANIGRAMME FONCTIONNEL DE L'EXPLOITATION
L'organigramme fonctionnel de l'exploitation devra être accompagné de la définition des fonctions tenues.

4.15. ANALYSE DES VOLS
Dans le cadre du programme de prévention des accidents et de sécurité des vols tel que requis dans l‟OPS1.B.040, un système d'analyse des vols basé sur l'exploitation systématique des paramètres de vol enregistrés et des dossiers de vol doit être mis en place. La compagnie doit présenter la structure et les procédures mises en place.

4.16. BILAN D'EXPLOITATION
Dans le cas d'une demande pour un temps de déroutement supérieur ou tous les ans à partir de la date de la décision, l'exploitant doit transmettre à la DGACM un rapport présentant le bilan d'exploitation ETOPS de son modèle d'avion. Le bilan d'exploitation devra notamment comprendre :

- un rapport de fiabilité du couple cellule/moteur et de l'APU pour la compagnie et pour la flotte mondiale ;
- une analyse des événements en exploitation et des incidents requis au titre du paragraphe RC-OPS 1.D.270 ;

- le nombre de vols ETOPS effectués ;
- le nombre de vols ETOPS effectués en tolérance technique LME et nature ;
- un rapport de suivi carburant ;
- un rapport sur la disponibilité des informations météorologiques aux aérodromes de dégagement choisis ;
- un état de contrôle des PNT ;
- un rapport de fiabilité des communications entre l'équipage et le dispatch ;
- un rapport d'analyse des vols.

5. ETUDE DU DOSSIER DE DEMANDE

Des audits de l'exploitant pour des aspects spécifiques à une exploitation ETOPS pourront être réalisés par la DGACM notamment dans le cadre de la formation. Ces audits pourront concerner des sous-traitants dont l'exploitant veut utiliser l'expérience et le savoir-faire, afin de s'assurer de leur niveau de compétence.

6. REUNION FINALE EN VUE DE LA DELIVRANCE DE L'AUTORISATION

Avant la délivrance de l'autorisation ETOPS, une réunion avec la participation de tous les services de la DGACM concernés doit être organisée afin de présenter les résultats de l'étude du dossier de demande à l'exploitant. Cette réunion doit permettre de statuer sur la demande de l'exploitant et si besoin de discuter les améliorations que l'exploitant doit apporter à sa demande pour pouvoir obtenir une autorisation ETOPS.

7. MODIFICATION D'UNE AUTORISATION ETOPS

7.1. AUGMENTATION DU TEMPS MAXIMAL D'ELOIGNEMENT D'UNE AUTORISATION ETOPS

7.1.1. Politique de détermination du temps maximal d'éloignement d'une autorisation ETOPS

Il existe trois différents stades de temps maximal d'éloignement pour la délivrance d'une autorisation ETOPS :

- au-delà de 60 et jusqu'à 90 minutes incluses ;
- au-delà de 90 minutes et jusqu'à 120 minutes incluses ;
- au-delà de 120 minutes et jusqu'à 180 minutes incluses.

L'attribution de la valeur du temps maximal d'éloignement dépend de l'expérience en service de la compagnie sur des routes ETOPS et non ETOPS avec le même type d'appareil ou un type équivalent et des procédures mises en place pour la compagnie pour répondre aux exigences liées à ce type d'exploitation.

L'expérience requise pour passer du deuxième stade au troisième stade est au minimum d'un an. Néanmoins lorsque le temps maximal d'éloignement est de 120 minutes, une augmentation de 15%, soit 138 minutes, pourra être accordée en fonction des contraintes liées à la zone d'exploitation.

7.1.2. Traitement de la demande

Dans le cas où un exploitant demande une augmentation du temps maximal d'éloignement d'une autorisation ETOPS, ce dernier devra fournir à la DGACM un bilan d'exploitation, tel que défini au paragraphe 4.16, ainsi que la distance maximale d'éloignement d'un aérodrome accessible liée à ce nouveau temps. En fonction des résultats des différents audits, inspections, vérifications et contrôles

en vol réalisés par les services de la DGACM concernés par ce dossier si l'expérience de l'exploitant est jugée suffisante (voir paragraphe 7.1.1), et après avis des services concernés, la DGACM décidera de l'augmentation du temps maximal d'éloignement de l'autorisation ETOPS.

7.2. EXTENSION DE LA ZONE D'EXPLOITATION

Dans le cas où un exploitant demande une extension de la zone d'exploitation, ce dernier devra joindre à sa demande :

- une liste des aérodromes de dégagement adéquats avec leurs principales caractéristiques (longueurs de piste, minimums météorologiques associés aux différentes procédures et minimums majorés ETOPS à la préparation du vol, horaires d'ouverture, niveau de SSLI) ;

- la carte représentant les différentes routes suivies, les aérodromes de dégagement adéquats, la zone ETOPS et les cercles d'éloignement maximum de ces aérodromes, utilisée pour la préparation et le suivi du vol ;

- si nécessaire, la formation sur les particularités de la zone d'exploitation dispensée aux équipages et/ou agents d'exploitation chargés de la préparation.

8. MODELE DE LETTRE TYPE POUR LA FORMALISATION D'UNE AUTORISATION ETOPS

MINISTERE DES TRANSPORTS
-=-=-=-=-=
DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE
-=-=-=-=-=

D E C I S I O N
relative à l'exploitation par la société ** d'avions **** équipés de moteurs **** sur des routes ETOPS avec un temps maximal de déroutement de 90 minutes à la vitesse de croisière monomoteur**

-=-=-=-=-=-=-=-

Le ministre chargé de l'aviation civile,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 10 novembre 1946 et publiée dans sa version authentique en langue française

Vu l'annexe 6 à ladite convention ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu le RC-OPS (OPS 1),
notamment les paragraphes RC-OPS 1.D.065 et RC-OPS 1.D.070

Vu le document Information Leaflet n°20 « Temporary guidance material for extented range operation with two-engine aeroplanes ETOPS certification and operation » (IL20) des « Joint Aviation Authorities », dans sa dernière version .

Vu le document [référence du CMP] dernière révision approuvé et les consignes de navigabilité ultérieures ;

Considérant que les travaux effectués lors de la certification de l'avion de type **** équipé de moteurs XXXX ont établi que cet avion dans la configuration ETOPS telle que décrite dans le document [référence du CMP] dernière révision et les consignes de navigabilité applicables répond aux exigences contenues dans la CTC 20 ETOPS en matière de navigabilité ;

Considérant que l'enquête menée par les services compétents a montré que les conditions d'exploitation prévues par la compagnie postulante, complétées et précisées par un ensemble de conditions spécifiques mentionnées dans le document IL20 et dans l'annexe à la présente décision, apportent des garanties suffisantes sur les critères opérationnels requis pour la réalisation de vols ETOPS ;

D E C I D E

Article 1 : La société **** est autorisée à exploiter les avions de type **** équipés de moteurs **** sur des routes ETOPS avec un temps maximal de déroutement de xx minutes à la vitesse de croisière monomoteur dans les conditions spécifiées dans l'annexe à la présente décision. Cette vitesse est fixée à xxx kt TAS pour le **** équipé de moteurs ****.

Article 2 : La présente autorisation peut être limitée, suspendue ou retirée à tout moment si le ministre chargé de l'aviation civile constate que les conditions d'exploitation spécifiées dans la présente décision et son annexe ne sont pas respectées ou si le niveau de sécurité prévu par la réglementation n'est pas atteint.

Article 3 : Le directeur de l'aviation civile est chargé de l'application de la présente décision.

Fait, le

3.3. – Le choix d'un aérodrome de dégagement ETOPS doit reposer, au stade de la préparation du vol, sur les exigences contenues dans le paragraphe 10.d.(5) du document IL20 et dans l'IEM OPS 1.D.130

3.4. - La préparation du vol doit s'effectuer à partir de systèmes informatiques fournissant notamment

3.4.1 - un plan de vol exploitation qui doit répondre aux exigences suivantes :

3.4.1.1 - Détermination du ou des points équitemps

Dans le cas où il existe au moins deux aérodromes de dégagement ETOPS, le plan de vol exploitation doit comprendre le calcul du ou des points équitemps pour ces aérodromes en considérant la panne d'un moteur et la procédure de déroutement à temps minimum au régime [régime de vol retenu par l'exploitant pour le déroutement sur un moteur], ainsi que les informations en temps, niveau de vol, vent et température pour rejoindre l'aérodrome de dégagement ETOPS depuis le ou les points équitemps en prenant en compte la panne d'un moteur.

3.4.1.2 - Calcul du carburant critique

Le plan de vol exploitation doit aussi comprendre le calcul du carburant critique, quantité de carburant nécessaire pour effectuer un déroutement au FL 100 depuis le point le plus critique de la route jusqu'à un aérodrome de dégagement ETOPS. Ce calcul sera réalisé, en prenant en compte le vent et la température, dans les deux cas suivants :

- panne moteur et perte de pressurisation ; cette quantité doit être calculée en utilisant la procédure de déroutement à temps minimum au [régime de vol retenu par l'exploitant pour le déroutement sur un moteur] ; la consommation de l'APU doit être prise en compte ;
- perte de pressurisation.

Le plan de vol exploitation doit comprendre pour chaque cas une présentation détaillée de la quantité carburant (délestage jusqu'au point point le plus critique, consommation de ce point à l'aérodrome de dégagement ETOPS, réserves, consommation APU).

Les pénalisations en carburant suivantes sont à prendre en compte entre le point le plus critique et l'aérodrome de dégagement ETOPS :

- 5% de la consommation en carburant pour la prise en compte des erreurs dans les prévisions de vent ;
- 5% de la consommation en carburant pour la dégradation des performances de consommation en carburant ou le coefficient correcteur actualisé issu de la méthode mise en place par la compagnie pour le suivi de cette dégradation ;

les pourcentages de la consommation en carburant indiqués dans la dernière révision du document [document constructeur contenant les données appropriées], dans les cas un moteur en panne et deux moteurs en fonctionnement, pour la prise en compte de l'antigivrage moteur(s) et ailes et l'accrétion de glace sur les surfaces non protégées.

De plus, la quantité carburant doit comprendre la quantité permettant d'effectuer : une attente de 15 minutes à une hauteur de 1500 ft au-dessus de l'aérodrome de dégagement ETOPS, une approche, une remise de gaz, ainsi qu'une nouvelle approche et un atterrissage normal.

- - Vérification

L'équipage doit avoir un document et une méthode lui permettant de vérifier le plan de vol exploitation et de prendre une décision finale.

- - Méthode de calcul de remplacement

Pour le cas exceptionnel où le plan de vol exploitation informatique ne serait pas disponible, une méthode de calcul de remplacement sera utilisée. Cette méthode devra avoir été préalablement soumise à la DGACM.

3.4.2 - des informatio ns météorologiques permettant de vérifier avant le départ du vol que les conditions météorologiques prévues sur les aérodromes de dégagement ETOPS sont bien conformes aux exigences de l'appendice 3 du document IL20 et de l'IEM OPS 1.D.130 ;

3.4.3 - des cartes météorologiques en route, notamment celle retenue pour la croisière sur un moteur et pour le niveau de vol 100.

Ce processus devra conduire à la production du plan de vol exploitation de référence qui sera utilisé par l'équipage durant le vol.

3.5. – Suivi opérationnel des vols

La cellule Dispatch doit être opérationnelle pour chaque vol ETOPS afin de permettre la transmission des dernières informations, sur requête ou non de l'équipage, avant le point d'entrée ETOPS et en zone ETOPS comme nécessaire.

3.6. – Formation, entraînements et contrôles périodiques

3.6.1 - Formation

Les personnels navigants techniques et les agents d'opérations chargés de la préparation et du suivi du vol doivent avoir reçu une formation spécifique ETOPS ainsi qu'une formation adaptée à chacun des réseaux de route.

Les personnels navigants techniques devront notamment avoir bénéficié d'une séance spécifique de simulateur LOFT ETOPS, qui sera effectuée sur un parcours comportant une partie sur track Atlantique Nord.

3.6.2 – Entraînements et contrôles périodiques

Le programme d'entraînements et de contrôles périodiques pour les PNT doit tenir compte des spécificités liées à l'exploitation ETOPS. L'entraînement sur simulateur de vol comprendra un déroutement (type LOFT ETOPS) sur un des aérodromes de dégagement retenus en exploitation.

Par ailleurs, un pilote qui, depuis trois ans, n'aura pas effectué de vol ETOPS ou suivi la partie spécifique ETOPS du programme d'entraînements et de contrôles périodiques, doit suivre une nouvelle formation ETOPS.

3.7. Conditions sur l'adaptation en ligne ETOPS

Les pilotes devront avoir effectué sous le contrôle d'un instructeur de qualification de type (TRI) ou d'un commandant de bord agréé pour les vols en ligne sous supervision, ayant l'expérience requise ci-après, le nombre d'étapes ETOPS suivant :

- 2 étapes en temps que pilote aux commandes pour les commandants de bord et les copilotes ayant une expérience ETOPS ;

- 3 étapes en temps que pilote aux commandes pour les commandants de bord et les copilotes n'ayant pas d'expérience ETOPS .

4 - CONDITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE GENERALE DE L'EXPLOITATION

4.1 - Le système d'analyse des vols basé sur l'exploitation systématique des enregistrements de paramètres en vol, et des dossiers de vol devra être pleinement opérationnel pour chaque vol ETOPS. Cette analyse sera conduite et utilisée d'une façon assurant le respect des droits des personnes concernées et interdisant toute utilisation répressive.

4.2 – La société **** transmettra tous les ans suivant la date de la présente décision ou lors d'une demande pour un temps maximal de déroutement supérieur à 90 minutes, un bilan d'exploitation de ses **** équipés de moteurs ****. Ce bilan comprendra notamment:

- un rapport de fiabilité du couple moteur/cellule et de l'APU pour la société **** et pour la flotte mondiale;

- une analyse des événements d'exploitation ;

- le nombre de vols effectués en conditions ETOPS ;

- le nombre de vols effectués en tolérance technique LME et nature ;

- le rapport de suivi carburant ;

- le rapport sur les conditions météorologiques aux aérodromes de dégagement ETOPS choisis, leur évolution et leur fiabilité ;

- le rapport de fiabilité des communications entre l'équipage et le dispatch ;

- les résultats généraux issus du système de l'analyse des vols.

4.3 - Tout vol ETOPS ayant donné lieu à un déroutement devra être rapporté dans les plus brefs délais à la DAC

GUIDE D'AUTORISATION DE VOL EN ESPACE MNPS/RVSM

0. TERMINOLOGIE

MNPS (Minimum Navigation Performance Specifications / spécifications minimales de performances de navigation) : espaces dans lesquels la navigation se fait sans aides à la navigation au sol à courte ou moyenne distance. Afin de pénétrer dans ces espaces, il est nécessaire d'appliquer des normes minimales en terme d'équipements, et de mettre en place des procédures opérationnelles spécifiques.

RVSM (Reduced Vertical Separation Minima / minimums de séparation verticale réduits) : application à certains niveaux de vol de l'espace supérieur du minimum de séparation de 1000 pieds (au lieu de 2000 pieds). Cela nécessite une certification spécifique de l'aéronef et des consignes opérationnelles appropriées à chaque région RVSM.

1. CAS DANS LESQUELS UNE AUTORISATION MNPS ET RVSM EST NÉCÉSSAIRE

Les traversées de l'Atlantique-Nord se font sans autorisation si le niveau de vol en croisière est inférieur au 290 ou supérieur au 410.
Depuis le 24 janvier 2002, l'espace RVSM Nord Atlantique s'étend à tout l'espace MNPS. Il faudra donc les deux autorisations MNPS et RVSM pour effectuer une traversée de l'Atlantique Nord entre les niveaux de vol 290 et 410 inclus dans les limites latérales de l'espace MNPS.

2. AUTORISATIONS MNPS

Les autorisations de vol en espace aérien MNPS sont délivrées par l'autorité, conformément au paragraphe RC-OPS 1.D.060.

C'est généralement l'exploitant qui dépose directement à la DGACM, le dossier suivant :

- exploitant (trigramme OACI) ;
- type et nombre d'équipement de navigation autonome;
- conditions de son entretien ;
- procédures d'utilisation normale ainsi qu'en situation dégradée ;
- extraits de la LME (ATA 22, 34) ;
- programme de formation des équipages à ce type d'opérations et expérience minimale exigée.

Après étude du dossier, l'autorisation est envoyée à l'exploitant

3. AUTORISATION RVSM

La délivrance de l'autorisation diffère en fonction de la zone géographique concernée :

- NAT (Atlantique nord) depuis mars 1997 ;

- PAC (Pacifique) depuis février 2000 ;
- WATRS (FIR New-York) depuis novembre 2001 ;
- Australie depuis novembre 2001 ;
- EUR (Europe) depuis janvier 2002 ;
- EUR/SAM (Airways Europe-Amérique du Sud) depuis janvier 2002 ;
- Mer de Chine méridionale depuis février 2002 ;
- Nord Canada depuis avril 2002 ;
- Moyen-Orient depuis novembre 2003 ;
- Corridor Asie-Europe depuis novembre 2003 ;
- CAR/SAM (Caraïbes-Amérique du Sud) en janvier 2005;
- Sud Canada et USA en janvier 2005.

3.1 Autorisation RVSM pour la zone Europe (EUR)

L'autorisation est délivrée par la DGACM (RC-OPS 1.D.055) après étude du dossier contenant les éléments décrits ci-après. (Pour toute information complémentaire, le détail de ces éléments est décrit dans la TGL6 des JAA.)

- nom de l'exploitant ;

- type, série, numéro de série constructeur, immatriculation et adresse mode S du (ou des) avion(s) concerné(s) ;

- copie des pages du manuel de vol certifiant que l'avion est apte à évoluer en espace RVSM, y compris les éventuelles restrictions et limitations ainsi que la date de certification RVSM de l'aéronef ;

- descriptif des équipements installés, incluant les descriptifs, synoptiques, possibilités de reconfiguration et d'interconnexions, ainsi que le système altimétrique de secours. Ces équipements doivent répondre aux exigences réglementaires pour voler dans ce type d'espace : deux systèmes indépendants de mesure et d'indication de l'altitude pression, un système avertisseur d'altitude indiquant à l'équipage par une alarme toute déviation de plus de 200 ft ou 300 ft (en fonction de la date de certification du type de l'aéronef) de l'altitude pression sélectionnée, un système de pilotage automatique comportant la fonction "maintien d'altitude", un transpondeur radar secondaire modes A et C avec transmission de l'altitude pression ou un transpondeur Mode S niveau 2 avec transmission de l'altitude pression ;

- extraits des chapitres de la liste minimale d'équipements concernant ces équipements et l'exploitation en espace RVSM :

- procédures normales de vol en espace RVSM, procédures après panne et procédures d'urgence en cas de perte partielle ou totale des fonctions de mesure et de tenue d'altitude (copie des check-lists et du manuel d'exploitation) ;

- procédures de maintenance et de contrôle du maintien des capacités RVSM des avions, telles que définies par le constructeur ;

- programme de formation des équipages à ce type d'opérations et expérience minimale exigée.

L'autorisation est envoyée à l'exploitant ainsi qu"à EUROCONTROL par la DGACM qui s"assurera de la cohérence de la base de données d"Eurocontrol

Les coordonnées d"EUROCONTROL sont les suivantes :

User Support Cell (USC)
Airspace Management & Navigation Unit
96, rue de la fusée
B-1130
Bruxelles
Belgique

Tél : 32 2 729 3785 ou 32 2 729 4633
Fax : 332 2 729 4634
Email: amn.user.support@eurocontrol.be

3.2 Autorisation RVSM pour les autres zones : Atlantique-Nord (NAT), Pacifique (PAC), etc…

L'autorisation est délivrée par la DGACM (RC-OPS 1.) après étude d'un dossier déposé par l'exploitant de l'avion et contenant les éléments décrits ci-après :

- exploitant ;

- type, série, numéro de série constructeur et immatriculation du (ou des) avion(s) concerné(s) ;

- copie des pages du manuel de vol certifiant que l'avion est apte à évoluer en espace RVSM, y compris les éventuelles restrictions et limitations ;

- descriptif des équipements installés, incluant les descriptifs, synoptiques, possibilités de reconfiguration et d'interconnexions, ainsi que le système altimétrique de secours. Ces équipements doivent répondre aux exigences réglementaires pour voler dans ce type d'espace : deux systèmes indépendants de mesure et d'indication de l'altitude pression, un système avertisseur d'altitude indiquant à l'équipage par une alarme toute déviation de plus de 200 ft de l'altitude pression sélectionnée, un système de pilotage automatique comportant la fonction "maintien d'altitude", un transpondeur radar secondaire modes A et C avec transmission de l'altitude pression ou un transpondeur Mode S niveau 2 avec transmission de l'altitude pression) ;

- extraits des chapitres de la liste minimale d'équipements concernant ces équipements et l'exploitation en espace RVSM ;

- adresse radar secondaire Mode S ;

- procédures normales de vol en espace RVSM, procédures après panne et procédures d'urgence en cas de perte partielle ou totale des fonctions de mesure et de tenue d'altitude ;

- procédures de maintenance et de contrôle du maintien des capacités RVSM des avions, telles que définies par le constructeur ;

- programme de formation des équipages à ce type d'opérations et expérience minimale exigée.

L'autorisation est envoyée à l'exploitant par la DGACM avec en copie les Services nationaux de Navigation Aérienne. De plus, les éléments de l'autorisation sont envoyés par mél sous forme de fichier Access au CMA (Central Monitoring Agency) de Londres qui gère la base de données avions autorisés RVSM NAT.

3.3 Délivrance d'une approbation RVSM EUR pour un aéronef déjà approuvé RVSM NAT

Si sur un plan technique (certification de l'aéronef), une délivrance d'approbation RVSM EUR n'exige rien de plus par rapport à la délivrance de l'approbation RVSM NAT, l'exploitant se doit cependant de compléter son dossier RVSM NAT pour obtenir une approbation RVSM EUR. En effet, certains éléments y sont spécifiques :

- procédures normales de vol en espace RVSM EUR, procédures après panne et procédures d'urgence en cas de perte partielle ou totale des fonctions de mesure et de tenue d'altitude (copie des check-lists et du manuel d'exploitation) ;

- programme de formation des équipages à ce type d'opérations en espace RVSM EUR et expérience minimale exigée.

3.4 Modification de la liste des aéronefs approuvés RVSM EUR

La DGACM peut être amenée à retirer temporairement une approbation opérationnelle RVSM dans le cas où un aéronef ne respecte plus les critères de conformité ou si l'exploitant ne suit pas les procédures décrites dans le dossier qu'il a déposé.

De même, quand un aéronef change d'exploitant, l'approbation opérationnelle RVSM associée doit être retirée immédiatement jusqu'à que le nouvel exploitant de l'aéronef dépose un dossier pour cet aéronef.

Dans tous les cas, dès que la flotte des aéronefs approuvés RVSM est modifiée, même temporairement, l'information doit être transmise dès que possible à EUROCONTROL

4. MODÈLE DE LETTRE TYPE POUR L'AUTORISATION DE VOL EN ESPACE RVSM

XXXXXX, le

Approbation opérationnelle de la RVSM EUR

Etat d'immatriculation (Bigramme OACI)

Nom de l'Exploitant (Trigramme compagnie)

Etat de l'Exploitant (Bigramme OACI)

Type d'aéronef (Identificateur OACI)

Numéro de série du type d'aéronef

Numéro de série constructeur

Immatriculation de l'aéronef

Code d'adressage mode S de l'aéronef

Date de certification RVSM de l'aéronef

Date d'approbation opérationnelle RVSM EUR

Date d'expiration éventuelle de l'approbation opérationnelle

Espace(s) d'application des procédures RVSM (EUR) :

Cette autorisation n'est valable que si le ou les avions dont les immatriculations figurent ci-dessus sont utilisés selon les conditions et procédures portées à la connaissance de la DGACM à la date de délivrance et conformément aux obligations imposées par les services de la circulation aérienne. L'autorisation est caduque si l'avion est utilisé par un exploitant différent.

Cette autorisation doit pouvoir être présentée à toute demande des autorités aéronautiques internationales

5. MODÈLE DE LETTRE TYPE POUR L'AUTORISATION DE VOL EN ESPACE MNPS/RVSM

Autorisation de vol en espace MNPS/RVSM

Exploitant:

Type d"avion:

Autorisation MNPS: Autorisation RVSM:

Zone MNPS concernée: (Voir légende ci-dessous)	Restrictions particulières:
Equipement de navigation longue distance:	

Zone(s) RVSM concernée(s) :	θ Nord Atlantique	θ WATRS	θ Australie	θ Mer de Chine
θ Corridors Europe/Amérique du Sud	θ Moyen-Orient	θ Asie/Europe	θ Nord Canada	θ Pacifique

Immatriculation(s):

Légende des espaces concernés: *(Se référer aux éléments publiés par la voie de l'information aéronautique*	**T**	Totalité de l'espace MNPS
	P	Espace MNPS partiel, excluant la zone de non-fiabilité du compas, dite 6 microteslas
	1	Limitée aux seules routes accessibles avec un moyen de navigation longue distance
	2	Limitée aux seules routes accessibles avec deux moyens de navigation courte distance
	R	Restrictions particulières

Cette autorisation n'est valable que si le ou les avions dont les immatriculations figurent ci-dessus sont utilisés selon les conditions et procédures portées à la connaissance de la DGACM à la date de délivrance et conformément aux obligations imposées par les services de la circul ation aérienne. L'autorisation est caduque si l'avion est utilisé par un exploitant différent.

Pour tout avion exploité en aviation générale, cette autorisation doit pouvoir être présentée à toute demande des autorités aéronautiques internationales

Cette autorisation est valable jusqu'au :

GUIDE RELATIF AUX AUTORISATIONS LVP

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION CAT II/III et LVTO

Le dossier de demande d'autorisation CAT II/III et LVTO est à transmettre en deux exemplaires à la DGACM. Ce dossier doit permettre de démontrer la conformité des opérations LVP envisagées au RAF OPS 1, au manuel de vol et aux principes généraux de conduite du vol en conditions de faible visibilité.

Les pages du dossier doivent être numérotées, datées, et répertoriées sur une liste des pages en vigueur. Le dossier devrait être constitué des parties suivantes :

1. GÉNÉRALITÉS ET PRÉSENTATION DU DOSSIER

- Minima demandés pour les LVTO et les approches CAT II/III.
- Certification avion : description de la capacité avion et des systèmes de guidage, limitations issues de la certification (extrait des pages du manuel de vol partie limitation ou supplément CAT II/ CAT III).
- Description globale des dispositions prises par la compagnie en vue de l'obtention de l'autorisation LVP (expérience minimale de la CAT 1, dépôt du dossier, amendement du manex, formation des équipages, démonstration opérationnelle).

2. EXTRAIT DES PAGES DE LA PARTIE GÉNÉRALITÉS DU MANEX TRAITANT DES ITEMS SUIVANTS:

2.1 - Décollages par faible visibilité :

Généralités, précautions au roulage, minima au décollage, particularités des LVTO avec RVR<150/200m (exigences équipage, balisage, LVP, RVR multiples, segment visuel...).

2.2 - Approches CAT II/III :

- Doctrine des approches CAT II/III : Principe de la répartition des taches, rôle de décision du CDB (toujours PF), utilisation du R/A..
- Conditions pour entreprendre une approche CAT II/III (Conditions équipages, avion, infrastructures, clairance ATC, LVP, météo).
- Expérience de commandement et sur le type (démonstration de la conformité à l'appendice 1 au OPS 1.E.025 § e)).
- Commencement et poursuite de l'approche.
- Effet de la défectuosité des équipements au sol (cf IEM OPS 1.E.005 (b)(4)).
- Référence altimètrique, exigence des annonces basées sur un radio altimètre.
- Segment visuel à la DH.
- Références visuelles minimales à la DH, mesures à prendre suite à une détérioration des références visuelles.
- Critères de stabilisation.
- Dispositions en cas d'exercices d'approche CAT II/III sur des pistes où les LVP ne sont pas en vigueur.
- Surveillance continue des opérations CAT II/III : procédure de surveillance (cf App 1 au RC-OPS 1.E.015 §g)), compte rendu d'approche, définition d'une approche réussie (cf IEM app1 OPS 1.E.015 §b).

3. EXTRAIT DES PAGES DE LA PARTIE UTILISATION DU MANEX TRAITANT DES ITEMS SUIVANTS:

Décollages par faible visibilité:

- Briefing (ou complément de briefing) pour les LVTO.
- Méthode de conduite de l'avion, répartition des taches.
- conduite à tenir en cas d'alarme ou d'incapacité d'un membre d'équipage.

Approches CAT II/III :

- Généralités sur la conduite d'une approche CATII/III (approche automatique, atterrissage manuel/automatique, rôle CDB/OPL, organisation du travail à bord...).
- Caractéristiques et limitations avion :
  ·limite d'utilisation des automatismes
  ·capacité avion en fonction du statut FMA et/ou ECAM
  ·limites de vent
  ·configuration avion retenue
  ·liste des équipements nécessaires pour une approche CAT II/III
  ·Capacité éventuelle d'approche CAT II/III sur N-1 moteurs.
- Préparation de l'approche (briefing, calages altimétriques, répartition des moyens NAV, vitesse d'approche, coordination avec PNC...)
- Détail de la conduite de l'approche avec répartition des taches et annonces (y compris pour la remise des gaz).
- Fenêtres, annonce des écarts, écarts excessifs.
- Traitement des alarmes et anomalies :
  ·principes généraux
  ·hauteur d'alerte
  ·pannes et alarmes associées à ce type d'opérations (pannes PA, auto-manettes, call-out, auto-brake... alarmes autoland, flare, roll-out,..flags ADI, HSI)
  ·incapacité d'un membre d'équipage.

4. EXTRAIT DES PAGES DE LA PARTIE FORMATION DU MANEX TRAITANT DES ITEMS SUIVANTS:

- Description du processus d'acquisition de la qualification LVTO et CAT II/III en fonction éventuellement de l'expérience antérieure des pilotes (cf. appendice 1 au RC-OPS 1.E.025 §a)).
- Formation théorique : Description des grandes lignes du cours sol (démonstration de la conformité du cours à l'appendice 1 au RC-OPS 1.E.025 § b));
- Formation sur simulateur : simulateur utilisé, grandes lignes du briefing de début de séance, détail du programme des séances de formation et de contrôle (démonstration de la conformité à l'appendice 1 au RC-OPS 1.E.025 § c) ou d) et f)), durée des séances.
- Vols en ligne supervisés (démonstration de la conformité à l'appendice 1 au RC-OPS 1.E.025 § d4)).
- Entraînement et contrôles périodiques (démonstration de la conformité à l'appendice 1 au RC-OPS 1.E.025 § g)), conditions de maintien de la qualification LVP.
-Formalisation pour les membres d'équipage de la qualification LVP.

5. ASPECT MAINTENANCE (CF APPENDICE 1 AU RC-**OPS 1.E.015 §I)) :**

- Dispositions spécifiques relatives à l'entretien des systèmes de guidage utilisés en CAT II/III.
- Méthode utilisée pour informer, avant le vol, les équipages de la perte de la capacité CAT II/III.

MODELE DE LETTRE TYPE POUR LA FORMALISATION DES AUTORISATIONS LVP

MINISTERE DES TRANSPORTS

DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE

N/REF :

V/REF :

Affaire suivie par:

Tél:

Fax:

Objet: - Minimums catégorie II et III

Monsieur le Directeur,

Par lettre citée en référence, vous avez sollicité de mes servic es l'autorisation d'effectuer des approches de précision de catégorie avec et des décollages par faible visibilité.

J'ai l'honneur de vous confirmer mon accord pour ce type d'exploitation sous réserve que ces opérations se déroulent conformément au RAF OPS (Chapitres D et E).

Vous trouverez, ci-joint, l'attestation vous autorisant à pratiquer des approches de précision et des décollages par faible visibilité et les minimums associés.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

MINISTERE DES TRANSPORTS

DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE

ATTESTATION N°

AUTORISATION D'EFFECTUER DES APPROCHES DE PRECISION ET DES DECOLLAGES PAR FAIBLE VISIBILITE MINIMUMS ASSOCIES

Par la présente, la Société est autorisée à exécuter des approches de précision et des décollages par faible visibilité avec les minimums opérationnels suivants :

TYPE D'AVION	CATEGORIE II		CATEGORIE III		DECOLLAGES FAIBLE VISIBILITE
	DH (1)	RVR (2)	DH (1)	RVR (2)	RVR (3)

(1) DH : Hauteur de décision, exprimée en pieds, par rapport au seuil de piste
(2) RVR : Portée visuelle de piste, exprimée en mètres, en entrée de piste
(3) RVR : Portée visuelle de piste exprimée en mètres en entrée de piste, à mi-piste et fin de piste si nécessaire

Cette autorisation n'est valable que si les conditions spécifiées dans le manuel d'exploitation concernant l'équipement de l'avion, l'entraînement et la qualification des équipages sont satisfaites et si les minimums associés restent compatibles avec les éventuelles limitations propres à chaque aérodrome et publiées par la voie de l'information aéronautique.

L'exploitant devra pouvoir justifier de la présente autorisation à toute demande des autorités françaises compétentes. Cette autorisation est susceptible d'être retirée en cas d'infraction constatée aux dispositions du RACAM OPS.

FAIT, LE

DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE

CERTIFICATE OF COMPETENCE
CONCERNING CATEGORY OPERATIONS

This is to certify that is permitted by the D.G.A.C. to operate its aircraft to the following Category minima :

DH : feet
RVR : metres

is permitted to operate its aircraft to the following Category minima :

DH : feet
RVR : metres

is also permitted to operate its aircraft to the following take-off minima :

RVR : metres

The conditions under which these operations are permitted to be conducted meet the requirements of ECAC Doc 17 Issue 3 and RACAM OPS Chapter E.

GUIDE D'AUTORISATION B-RNAV

1. INTRODUCTION

Afin de délivrer une autorisation B-RNAV, la DGACM doit se référer au **"Guide à l'usage des exploitants pour la mise en œuvre opérationnelle de la navigation de surface de base (B-RNAV)".** Ce guide, destiné aux exploitants et propriétaires d'aéronefs, précise les conditions d'exploitation d'aéronefs en espace B-RNAV. Il est publié par le SIA France.

2. PROCEDURE D'AUTORISATION B-RNAV

L'exploitant devra déposer auprès de la DGACM dont il dépend un dossier démontrant qu"il satisfait les critères de certification et les exigences opérationnelles préalables à l"utilisation de l"espace B-RNAV.

Ce dossier doit comporter les éléments suivants :

1) • Exploitant et trigramme OACI
• Type et immatriculation des avions concernés

2) • Déclaration de conformité aux exigences sur les fonctions minimales d'un système B-RNAV (conformité au § 4.2.1 de L'AMJ 20X2 des JAA) et les pages du Manuel de Vol couvrant l'aspect certification et indiquant, le cas échéant, les éventuelles restrictions et limitations

3) • Pages du Manuel d'Exploitation (ou d'un document équivalent pour l'aviation générale) décrivant, les équipements du système B-RNAV, les diverses configurations utilisables, les reconfigurations possibles en cas de panne d'équipement et les capacités de navigation associées

4) • Pages de la liste minimale d'équipements (LME) pertinentes pour le vol en espace B-RNAV (ou document équivalent pour l'aviation générale)

5) • Pages du manuel d"exploitation décrivant les procédures normales en espace B-RNAV et procédures de secours

6) • Pages du manuel d"exploitation décrivant le programme de formation des équipages

7) • Pages du manuel d"exploitation décrivant les procédures particulières liées à la mise en œuvre de programmes prédictifs au sol, notamment en cas d'utilisation de systèmes GPS stand-alone (voir paragraphe 7.3.2.1 de l'AMJ 20).

L'autorisation est délivrée par la DGACM après étude du dossier déposé par l'exploitant.

Elle est formalisée au travers d'une mise à jour des spécifications opérationnelles associées au CTA, envoyée par la DGACM à l'exploitant.

GUIDE D'APPROBATION DE LA CONFIGURATION MAXIMALE EN SIÈGES PASSAGERS

La configuration maximale approuvée en sièges passagers (CMASP) est la « capacité maximale en sièges passagers d'un avion particulier, à l'exclusion des sièges pilotes ou des sièges du poste de pilotage et des sièges des membres d'équipage de cabine, selon le cas, utilisée par l'exploitant, approuvée par l'Autorité et incluse au manuel d'exploitation. »

La configuration maximale approuvée en sièges passagers doit figurer dans le manuel d'exploitation (en partie B1 a priori). L'exploitant s'engage ainsi à la respecter. Il n'y a donc pas obligation de démonter les sièges si le nombre de sièges passagers est supérieur à la CMASP. Des contrôles peuvent être effectués par la DGACM si elle l'estime nécessaire.

Sommaire du chapitre V

EXPLOITANT NATIONAL - SURVEILLANCE CONTINUE

V.1. GENERALITES

V.2. MODES DE SURVEILLANCE
- V.2.1. Contrôles sur documents
- V.2.2. Contrôles au sol de l'exploitation des aéronefs
- V.2.3. Contrôles en vol de l'exploitation des aéronefs
- V.2.4. Contrôles dans l'entreprise
- V.2.5. Inspections DGACM / CISV

V.3. DOMAINES DE SURVEILLANCE
- Annexe 1. Organisation et infrastructure
- Annexe 2. Système qualité et programme de prévention des accidents
- Annexe 3. Préparation des vols et assistance en escale
- Annexe 4. Exécution des vols
- Annexe 5. Matériel volant
- Annexe 6. Entretien
- Annexe 7. Personnel
- Annexe 8. Documentation et archivage
- Annexe 9. Sûreté
- Annexe 10. Autorisations liées aux spécifications opérationnelles

V.4. ORGANISATION DE LA SURVEILLANCE ET ACTIONS CORRECTIVES
- V.4.1. Organisation de la surveillance
- V.4.2. Demande d'actions correctives / sanctions
- V.4.3. Suivi des actions correctives

- Annexe 1. Modèle de fiche de suivi de la surveillance d'un exploitant

V.5. MESURES ET SANCTIONS PRISES À L'ENCONTRE D'UN EXPLOITANT
- V.5.1. Mesures prises au niveau d'un appareil
- V.5.2. Mesures prises au niveau d'un équipage
- V.5.3. Mesures prises au niveau de l'entreprise
- V.5.4. Sanctions

V.6. CHECK-LISTS
- Annexe 1. Formulaire de contrôle technique d'exploitation des avions nationaux
- Annexe 2. Guide détaillé pour le contrôle des avions français
- Annexe 3. Fiche de contrôle en vol type moyen-courrier (fiche 03.06.10)
- Annexe 4. Fiche de contrôle en vol type long-courrier (fiche 03.06.11)

V.1. GENERALITES

Le pouvoir de l'administration d'exercer sur les exploitants une surveillance continue ressort des textes rappelés au chapitre I de ce manuel. Ces textes donnent non seulement le droit mais aussi le devoir d'exercer cette surveillance.

La surveillance continue d'un exploitant est l'ensemble des actions conduites par l'autorité afin de :

- contrôler que les activités d'un exploitant, titulaire d'un CTA, s'exerce en conformité avec le référentiel réglementaire applicable (RC-OPS 1, OPS 3) et avec l'ensemble des documents déposés auprès de l'autorité ou identifiés en tant que parties intégrantes du référentiel propre à l'exploitant (manuels d'exploitation, de spécifications d'entretien, d'entretien, qualité, sûreté, programmes de formation,…).
Dans le cadre des actions de contrôle des activités de l'exploitant ou d'un examen approfondi du référentiel de l'exploitant, on pourra être amené à constater des non-conformités avec le référentiel réglementaire pour lesquelles il conviendra à tout moment de demander les corrections nécessaires.

- s'assurer de l'adéquation des méthodes, procédures, instructions figurant dans le référentiel de l'exploitant avec les caractéristiques, constatées sur le terrain, de ses activités telles que définies dans les spécifications opérationnelles du CTA (types d'exploitation, types d'aéronef, zones d'exploitation, autorisations spécifiques),

- s'assurer que le référentiel de l'exploitant évolue en fonction de l'évolution de ses activités, de l'évolution du référentiel réglementaire, des directives de l'autorité et de toutes consignes et bulletins opérationnels et de navigabilité émanant de l'autorité ou des services constructeurs.

- contrôler que les mesures correctives demandées, à la suite d'écarts constatés lors d'actions de contrôle de l'autorité, sont bien mises en place et appliquées de façon effective.

Le concept de surveillance ne doit pas être pris uniquement dans un sens répressif ; bien sûr, un point important est de déceler les insuffisances démontrées par un exploitant, d'en demander les actions correctives et de prendre les sanctions nécessaires, mais les actions de surveillance doivent également s'entendre comme devant être une critique constructive de la part des inspecteurs.

Cette surveillance doit couvrir l'ensemble des domaines suivants :

- organisation et infrastructure
- système qualité et programme de prévention des accidents et de sécurité des vols
- préparation des vols et assistance en escale
- exécution des vols
- matériel volant
- entretien
- personnel
- documentation et archivage
- sûreté

- autorisations liées aux spécifications opérationnelles

Pour exercer cette surveillance, l'autorité dispose de différents outils qui sont décrits au sous-chapitre V.2 de ce Manuel. Le sous-chapitre V.3 précise les objectifs que l'autorité se fixe sur les points à couvrir dans les différents domaines. Le sous-chapitre V.4 indique la façon dont cette surveillance est planifiée et dont les résultats sont exploités. Enfin, le sous-chapitre V.5 liste un certain nombre de mesures ou sanctions qui peuvent être prises à l'encontre d'un exploitant.

V.2. MODES DE SURVEILLANCE

La surveillance continue s'exerce selon l'organisation définie en V.4 au travers des modes suivants :

- contrôle sur document
- contrôles au sol de l'exploitation des aéronefs
- contrôle en vol de l'exploitation des aéronefs
- contrôles dans l'entreprise
- inspections conjointes DGACM / Organisme du Contrôle en Vol

Note: Dans la réDGACMtion de ce chapitre, il appartient à chaque Etat d'utiliser les termes les plus appropriés pour "Contrôles" ou "Inspections".

V.2.1. CONTROLES SUR DOCUMENT

C'est la surveillance permanente, au travers des documents adressés par l'exploitant à l'autorité, de la satisfaction aux exigences réglementaires.
Ces documents sont :

- les manuels dont le dépôt et l'acceptation ou l'approbation de tout ou partie de leur contenu sont requis
- les amendements à cette documentation
- la correspondance adressée par un exploitant en réponse à une requête de l'administration

L'autorité examine également tout autre document en relation avec l'exploitant (rapports Bureau Enquêtes Accidents, enquêtes Gendarmerie des Transports Aériens, ...)

V.2.2. CONTROLES AU SOL DE L'EXPLOITATION DES AERONEFS

L'objectif de ces contrôles est de vérifier au cours d"une escale, la conformité de l"exploitation d"un aéronef avec les règlements applicables.

Ces contrôles peuvent être effectués par tous les inspecteurs habilités à cet effet (les contrôleurs techniques d'exploitation et autres personnels habilités à cet effet).

- **<u>Réalisation</u>**

L'inspecteur doit présenter au commandant de bord sa carte professionnelle ou sa lettre de mission et lui exposer clairement la nature et le domaine du contrôle effectué. En l'absence d'anomalie, les contrôles ne doivent pas entraîner de retard dans l"exploitation. De plus les contacts avec les passagers doivent être évités.

- **<u>Débriefing / compte-rendu</u>**

Le commandant de bord est informé des remarques portées par l'inspecteur sur le compte-rendu. Ce compte-rendu doit être adressé au service en charge de la surveillance de la compagnie qui s'assure que des actions correctives sont proposées par la compagnie en réponse à toute anomalie et qu'elles sont effectivement réalisées (cf. V.4.2.).

V.2.3. CONTROLES EN VOL DE L'EXPLOITATION DES AERONEFS

L'objectif de ces contrôles est de vérifier lors du suivi d'un vol l'application des méthodes d'exploitation inhérentes mises en œuvre par l'exploitant et de s'assurer de l'adéquation des procédures.

Peuvent effectuer ce type de contrôle :

Sur l'application des méthodes d'exploitation :
- les inspecteurs de l'CISV
- les ingénieurs inspecteurs dont l'aptitude professionnelle a été reconnue et ayant reçu une formation spécifique.

Sur la conduite du vol et l'adéquation des procédures :
- les inspecteurs de l'CISV

- **<u>Réalisation</u>**

Contrôles inopinés
L'inspecteur présente à l'équipage avant le départ du vol son ordre de mission et sa carte professionnelle (voir chapitre VIII)

Contrôles programmés
La DGACM est tenue d'informer l'exploitant avec un préavis d'au moins une journée ouvrable des contrôles programmés. A charge pour ce dernier d'en avertir l'équipage.
L'inspecteur présente au commandant de bord sa carte professionnelle et son ordre de mission.

En application de l'OPS 1, le commandant de bord peut refuser la présence de l'inspecteur lorsqu'il pense que cette présence peut nuire à la sécurité. Il devra, après le vol, en rapporter les raisons précises.

Dans le cas d'un contrôle effectué par un ingénieur, les consignes suivantes doivent être appliquées :
- l'ingénieur est muni d'un ordre de mission précisant le domaine du contrôle
- une place en cabine lui est réservée
- l'accès au poste est soumis à l'accord du commandant de bord

Le principe essentiel pour l'inspecteur est la transparence. Il ne doit évidemment pas intervenir dans la conduite du vol et doit entraîner le minimum de gêne possible par l'unique fait de sa présence. Il doit faire en sorte que le contrôle n'est pas perçu par les passagers.

- **<u>Debriefing / compte-rendu</u>**

Même si un véritable debriefing est souvent difficile à l'issue d'un vol commercial, l'inspecteur doit donner en quelques mots ses conclusions à l'équipage.
Un compte-rendu est adressé systématiquement à la DGACM à l'issue de tout contrôle en vol même si le contrôle n'a pas été l'occasion de relever des écarts. Il est en effet intéressant pour la DGACM de savoir que le domaine « exécution des vols » a fait l'objet d'un contrôle.

Ce compte-rendu mentionnera le cas échéant les points pour lesquels une action de la DGACM est nécessaire auprès de l'exploitant et la DGACM assurera le retour d'information auprès du service qui lui a adressé ce contrôle.

V.2.4. CONTROLES DANS L'ENTREPRISE

V.2.4.1. Généralités

L'objectif de ces contrôles est de vérifier dans les locaux de l'entreprise l'application et l'adéquation de l'ensemble de ses méthodes d'exploitation.

Ils sont prévus, planifiés et réalisés par la DGACM Ils sont en principe prévus avec un préavis suffisant pour permettre à l'exploitant de préparer les dossiers nécessaires. Ils peuvent avoir lieu sur tous les sites d'opérations de l'exploitant et particulièrement en sa base principale.

Ils sont conduits par les inspecteurs habilités à cet effet (cf. chapitre VIII). Lorsque la DGACM a besoin d'expertise navigant, elle fait appel à l'CISV.

Tout contrôle dans l'entreprise, même partiel, doit faire l'objet d'un exposé succinct au cours duquel toutes les anomalies décelées au cours du contrôle sont indiquées à l'exploitant afin de recevoir ses premiers commentaires et, si possible, ses propositions d'actions correctives. Un rapport concis est ensuite établi mettant clairement en évidence les écarts décelés et, le cas échéant, les actions correctives appropriées et les délais pour leur mise en oeuvre. Un suivi sera ensuite réalisé par le service en charge de la surveillance de la compagnie (cf. V.4.2.).

V.2.4.2. Cas particulier de l'audit

La forme la plus aboutie du contrôle dans l'entreprise est l'audit qui est défini dans la norme ISO 10011, et implique la mise en œuvre des éléments suivants :

- **<u>Préparation</u>**

- identification de l'objectif de l'audit, des domaines qui seront traités au cours de l'audit, des règlements applicables
- constitution de l'équipe d'audit avec désignation d'un responsable d'audit
- identification des documents de l'exploitant à examiner au cours de l'audit
- vérification de l'adéquation entre les règlements applicables et les documents de l'exploitant
- réalisation d'un questionnaire
- établissement du planning d'audit et notification par écrit à la compagnie :
    - du nom des auditeurs
    - du domaine soumis à l'audit
    - de la réunion préliminaire (objet, date, lieu)
    - du programme détaillé de l'audit (points abordés, dates, lieu, personnes à rencontrer, horaires préétablis)

- **<u>Exécution</u>**

Réunion préliminaire : présentation de l'équipe d'audit à la direction de l'audité, rappel de l'objet de l'audit, présentation des méthodes et des référentiels qui seront utilisés par les auditeurs pour effectuer l'audit, confirmation de la date et de l'heure de la réunion de clôture de l'audit, revue du programme détaillé de l'audit pour clarifications éventuelles.

L'audit se fait par le biais d'interviews, d'investigations sur le terrain et de recueil de preuves (faits concrets ou trace de ces faits : rapports, comptes rendus, certificats, visas...). Il est important de bien rester dans le cadre du domaine prévu.

- **Synthèse**

- Rédaction d'un rapport préliminaire sous la responsabilité du responsable d'audit, identifiant notamment les écarts constatés ; ce rapport doit distinguer deux types de constats :
    - les remarques : il s'agit de faire un constat sur un point à améliorer
    - les constats de non-conformité : il s'agit de faire le constat d'un écart par rapport à la réglementation ou au référentiel de l'exploitant.
- Réunion entre l'équipe d'audit et l'ensemble des audités pour exposer le rapport préliminaire, clarifier d'éventuels malentendus et mettre au point les modalités de diffusion du compte rendu (confidentialité, diffusion) ;
- RéDGACMtion du rapport final, comprenant une présentation générale, reprenant les points forts et les points à améliorer et récapitulant les écarts constatés.

- **Suivi**

- L'audité examine le rapport, définit un plan d'actions correctives et un échéancier en réponse au rapport, met en place les dispositions et moyens nécessaires au respect de l'échéancier ;
- Un suivi est effectué en référence à l'échéancier et au plan d'action fourni par l'audité. L'audit ne s'achève qu'une fois l'ensemble des écarts corrigés.

V.2.5. INSPECTIONS CONJOINTES DGACM / CISV

L'objectif de ces inspections est de procéder à un contrôle de l'organisation et de l'ensemble des méthodes d'exploitation d'une compagnie ainsi qu'au contrôle en vol de son personnel navigant.

Ces inspections sont effectuées conjointement par des inspecteurs de la DGACM et de l'CISV.

- **Réalisation**

Le lancement de l'inspection se fait par envoi à la compagnie d'un courrier signé du Directeur de l'aviation civile par lequel il informe la compagnie notamment du nom des inspecteurs désignés, du nom du coordonateur nommé par la DGACM ainsi que du périmètre de l'inspection (cf. modèle de lettre).

Une réunion préparatoire interne DGACM est ensuite organisée entre les différents inspecteurs afin d'analyser le périmètre de l'inspection et le référentiel utilisé et faire le

point sur les modalités pratiques de mise en oeuvre de cette inspection. Cette réunion permet notamment d'assurer une meilleure coordination entre les inspecteurs.

Une réunion de lancement est ensuite organisée chez l'exploitant qui permet de :
- fixer les objectifs de l'inspection et son périmètre
- présenter les inspecteurs, les méthodes et le référentiel qu'ils utiliseront pour réaliser l'inspection
- définir les délais de réalisation

Elle permet également à chaque inspecteur de fixer les premiers rendez-vous avec ses interlocuteurs.

- **<u>Débriefing / compte-rendu</u>**

A la fin de l'inspection, un débriefing doit être fait par chaque inspecteur avec les principaux interlocuteurs de la compagnie pour valider les écarts constatés.

Ensuite, les actions suivantes sont entreprises :

- Rédaction d"un bilan des remarques et des constats de non-conformité sous la responsabilité du coordonnateur
Ce bilan est adressé à la compagnie préalablement à la réunion de clôture.

- Réunion de clôture entre les inspecteurs et la compagnie
Cette réunion, présidée par le coordonnateur, se tient dans la même composition que la réunion de lancement. Chaque inspecteur (ou le coordonnateur en cas d'absence de l'inspecteur) est chargé d'y exposer dans ses grandes lignes la partie du rapport le concernant.

Cette réunion a également pour objectif de clarifier d"éventuels malentendus et de valider les propositions d'actions déjà émises par la compagnie. La compagnie pourra à cette occasion désigner la personne qui suivra la mise en place des actions correctives dans la compagnie et qui sera ainsi le point focal pour la DGACM. Cette réunion permet enfin de mettre au point les modalités de diffusion du compte rendu (confidentialité, destinataires).

- Rédaction du rapport sous la responsabilité du coordonnateur
Les remarques apparaissent uniquement dans le rapport; par contre, les constats de non-conformité donnent lieu à un tableau de suivi. Les remarques et les constats de non-conformité doivent être explicitement libellés dans le rapport.

Le rapport se présente de la manière suivante :

1- PREAMBULE
Rappel du contexte et du périmètre de l'inspection, du nom des inspecteurs désignés. Bilan sur la façon dont s'est déroulée l'inspection.

2- RAPPORT D'INSPECTION
- Partie système qualité (organisation du système qualité, politique et objectifs qualité, revue de direction, référentiel documentaire, programme d'assurance qualité, maîtrise des sous-traitants, formation et information à la qualité).
- Partie entretien

- Partie opérations aériennes (performances, système de gestion masse et centrage, gestion du carburant, …)
- Partie équipages et équipements (entraînements et contrôles périodiques, minima, instruments et équipements de sécurité, liste minimale d'équipements, …)
- Partie contrôles en vol

Le détail de chaque partie de rapport d'inspection n'est donné qu'à titre indicatif. La plus grande souplesse est laissée aux inspecteurs pour insister sur tel ou tel domaine au cours de l'inspection compte tenu des caractéristiques de l'exploitation de la compagnie et de ses antécédents.
Les constats de non-conformité doivent apparaître en gras dans chaque partie et être numérotés. Ils doivent être lisibles et compréhensibles indépendamment du paragraphe qui précède.
Cette partie ne récapitule que les constats faits au cours de l'inspection. Les conclusions sont réservées à la partie 3.

3- CONCLUSION
La conclusion doit être écrite de façon coordonnée entre tous les inspecteurs.

4- TABLEAU DES CONSTATS ET ACTIONS ASSOCIEES
Les constats de non-conformité émis dans tous les rapports doivent être récapitulés sous forme de tableau. Ce tableau récapitule également les actions d'ores et déjà proposées par les interlocuteurs des inspecteurs en réponse aux constats.

Le rapport est adressé à la compagnie par le Directeur de l'Aviation Civile au plus tard 1 mois après la réunion de clôture.

La compagnie doit ensuite définir des propositions d'actions et un échéancier en réponse à chaque constat de non-conformité et l'adresser à la DGACM au plus tard 1 mois après la réception du rapport.

- Suivi des actions correctives

Un suivi des actions correctives est effectué par la DGACM. L'inspection ne s'achève qu'une fois l'ensemble des écarts corrigés.
La DGACM communique à la CISV 6 mois après la diffusion du rapport, un bilan de la mise en œuvre des actions correctives par l'exploitant.

Le

Monsieur le Directeur de
la compagnie

Ministère de
des Transports

Direction
de l'Aviation
civile

objet :
référence :

Monsieur le Directeur,

Dans le cadre des inspections menées régulièrement par mes services auprès de toutes les compagnies, il m'a paru souhaitable de faire le point sur l'exploitation de votre compagnie et j'ai, dans ce but chargé le Chef du Service…….. et le Chef de l'Organisme de Contrôle en Vol [de procéder conjointement, à un contrôle des méthodes d'exploitation de votre société et au contrôle en vol de votre personnel navigant.

Les inspecteurs dont les noms suivent ont été chargés de cette mission :
[nom *des inspecteurs*]
[nom *des inspecteurs*]

[nom *du coordonnateur*] sera le coordonnateur de cette inspection, et il se mettra en contact avec vous pour arrêter le programme et les modalités de cette mission.

Cette inspection comportera l'étude de l'organisation et du fonctionnement de votre société et pour ce qui concerne le secteur….. :

- l'examen des méthodes d'exploitation opérationnelle
- l'étude des programmes et des méthodes d'instruction et de contrôle de votre personnel navigant
- le contrôle en vol et/ou simulateur de ces personnels
- le contrôle de l'entretien et du suivi technique des avions

Les divers documents réglementaires afférents à ces différents points (manuels d'exploitation, documentation PN, dossiers de vol, manuels d'entretien, documents de maintenance etc...) seront également examinés au cours de cette inspection.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, en l'assurance de ma considération distinguée.

V.3. DOMAINES DE SURVEILLANCE

Ce sous chapitre dresse un inventaire des domaines qui doivent être surveillés. Il contient des informations sur les objectifs généraux de la surveillance réalisée dans chacun de ces domaines. D"autre part, pour chaque domaine, un inventaire des exigences réglementaires qui s"y appliquent a été réalisé.

La surveillance peut être réalisée par trois types d'actions différentes :

- étude des procédures : il s'agit de vérifier que les intentions de l'exploitant définies dans ses manuels sont conformes à la réglementation
- suivi d'un processus : il s'agit d'observer le déroulement d'une activité et de vérifier que les procédures de l'exploitant sont bien appliquées (ex: suivi d'une session de formation ; suivi d'une opération de chargement ; ...)
- étude des documents preuves : il s'agit d'étudier les documents supports d'une activité qui ont été établis afin de s'assurer que le processus a bien été réalisé (ex : étude de dossiers de vol ; étude de CRM ; étude de dossiers de formation ; ...)

L'étude des procédures de l'exploitant est réalisée principalement par le biais de l'étude du manuel d'exploitation qui est traitée par ailleurs (cf. guide d'examen d'un manuel d'exploitation). Nous ne nous intéresserons ici qu'au suivi du processus et à l'étude de documents preuves.

Ces domaines sont les suivants :

1- ORGANISATION ET INFRASTRUCTURE

2- SYSTEME QUALITE ET PROGRAMME DE PREVENTION DES ACCIDENTS ET DE SECURITE DES VOLS

- Système qualité
- Programme de prévention des accidents et de sécurité des vols

3- PREPARATION DES VOLS ET ASSISTANCE EN ESCALE

- Minima
- Performances
- Masse et centrage
- Carburant
- Dossier de vol
- Chargement
- Avitaillement carburant
- Dégivrage / antigivrage

4- EXECUTION DES VOLS

- Au niveau du poste de pilotage
- Au niveau de la cabine

5- MATERIEL VOLANT

- Instruments et équipements
- Documents et manuels de bord

6- ENTRETIEN

7- PERSONNEL
- Equipage de conduite
- Equipage de cabine
- Autres personnels

8- DOCUMENTATION ET ARCHIVAGE
- Gestion du manuel d"exploitation, du MME et des manuels d"entretien
- Tenue à jour de la documentation et archivage

9- SURETE

10- AUTORISATIONS LIEES AUX SPECIFICATIONS OPERATIONNELLES

ORGANISATION ET INFRASTRUCTURE

Service de préparation des vols et de contrôle d'exploitation

RC-OPS 1.B;055 Informations concernant le matériel de sécurité et de sauvetage embarqué

RC-OPS 1.D.005 Supervision et contrôle de l'exploitation

Encadrement et méthodes de supervision

RC-OPS 1.C.005 Certificat de transporteur aérien (C.T.A.) - Généralités

Appendice2 au paragrapheRC-OPS 1.C.005 Encadrement et organisation du détenteur d'un C.T.A.

Très souvent, les anomalies relevées dans un domaine particulier proviennent d"un manque de personnel ou de moyens matériels. Il est impossible de définir avec précision les moyens et les effectifs à mettre en place selon la nature des opérations. C"est en fait, le plus souvent, à l"occasion de contrôles d"autres domaines que des défaillances dans le domaine de l"organisation apparaîtront.

1. Service de préparation des vols et de contrôle d'exploitation

- vérifier que l"exploitant met en œuvre les moyens adéquats pour exécuter les opérations prévues par son CTA.
Ce contrôle doit être réalisé sur les principaux sites d"implantation de la société.

Au cours d'un contrôle dans une escale :
- vérifier que des équipements de communication adaptés sont disponibles, lorsque l'équipage a besoin de planifier ou de mettre à jour l'information opérationnelle (app2 à RC-OPS 1.C.005)
- vérifier que la documentation est disponible pour permettre aux équipages de préparer des plans de vol ou de mener d'autres planifications opérationnelles (app2 à RC-OPS 1.C.005).
- vérifier qu'un espace de travail suffisant est disponible pour mener à bien les différentes tâches prévues ci-dessus (app2 au RC-OPS 1.C.005).

2. Encadrement et méthodes de supervision

L'objectif est de s'assurer que l'ensemble du personnel d'encadrement exerce correctement ses fonctions.

- Dirigeant responsable : vérifier qu'il a autorité sur les opérations et l'entretien et aussi qu'il a un pouvoir financier. Il doit également avoir suffisamment de temps disponible pour s'impliquer dans la mise en place du système qualité et notamment dans les revues de direction.

- Responsables désignés : vérifier qu"un responsable désigné consacre à sa fonction un nombre d'heures suffisant pour pouvoir assumer les tâches d'encadrement liées à la taille et au champ d'activité de l'exploitant et qu'il exerce une supervision effective des activités de son domaine de compétence.

Il s‟agit également de vérifier que les méthodes de supervision mises en place par l‟exploitant sont efficaces (le guide d‟examen d‟un manuel d‟exploitation – partie A donne quelques exemples d‟actions de supervision).

SYSTEME QUALITE ET PROGRAMME DE PREVENTION DES ACCIDENTS ET DE SECURITE DES VOLS

RC-OPS 1.B.035	Système qualité
RC-OPS 1.B.160	Location
RC-OPS 1.B.040	Programme de prévention des accidents et de sécurité des vols

1- Système qualité

Il est souhaitable que la surveillance du système qualité soit réalisée sous forme d'audit. Au cours de cet audit et en fonction de la taille de l'exploitant, les documents suivants peuvent être consultés comme preuves du fonctionnement du système qualité :

- comptes-rendus de revues de direction (s'assurer de la participation effective du dirigeant responsable, vérifier que les actions correctives nécessaires sont décidées et suivies)
- programme d'audits prévisionnels
- programme des audits réalisés (vérifier que l'ensemble des domaines ont bien été couverts conformément au programme d'audits prévisionnel)
- comptes-rendus d'audits (s'assurer de la compétence et de l'indépendance des auditeurs, s'assurer que toute non-conformité a donné lieu à une action corrective)
- comptes-rendus de la surveillance réalisée chez les sous-traitants

Note : si l'exploitant fait partie d'un pool d'auditeurs pour la surveillance de ses sous-traitants, les conditions dans lesquelles ce pool fonctionne doit être examiné par la DGACM.

- comptes-rendus de contrôle qualité
- fiches d'actions correctives (s'assurer que l'action corrective proposée en réponse au constat est bien adaptée, essayer de vérifier, lorsque l'action est dite soldée, que l'action corrective a bien été mise en œuvre)

Il s'agira également de vérifier que ces documents sont bien archivés pendant les durées prescrites dans le RC-OPS 1.

2- Programme de prévention des accidents et de sécurité des vols

L'autorité vérifie le lien avec le fonctionnement du système qualité (notamment pour le suivi de la mise en œuvre des recommandations émises dans le cadre du programme de prévention des accidents et de sécurité des vols)
Les actions de surveillance dans ce domaine couvrent les volets suivants :

- <u>Recueil et analyse des comptes-rendus d'incidents</u>

Les points suivants peuvent être examinés :

- type de comptes-rendus utilisés par l'exploitant : Constat d'Evénement en Exploitation, Comptes-rendus CDB ou Cabine, Fiches d'écarts en provenance du système qualité et liées à l'exploitation, ….

- adéquation des rapports utilisés à l'objectif recherché, amplitude et efficacité du recueil.
- méthode de recueil.
- réalité de l'analyse : comment, par qui, exemples ?
- information de l'autorité pour les cas requis.

- Analyse des vols

Le contrôle porte sur l'effectivité de l'analyse des vols assurée par l'exploitant, dans le respect des conditions réglementaires (RC-OPS1.B.040 (2)) et des dispositions prévues au sein du manuel d'exploitation. En outre, l'efficacité de l'analyse et son adéquation à l'exploitation doivent également être périodiquement évaluées. (*Note : seuil à partir de 10 t, 20 sièges*)
L'autorité se doit également de ne pas utiliser les informations confidentielles fournies ou obtenues dans le cadre de ce contrôle à des fins de sanctions disciplinaires.

Les vérifications peuvent porter sur :
- la réception par l'autorité des rapports récapitulatifs (ou individuels) des anomalies détectées par l'exploitant.
- la pertinence des fenêtres (domaine, finesse) choisies par l'exploitant pour ses paramètres.
- l'effectivité (fréquence, traçabilité) et l'efficacité du dépouillement des rapports relatifs à la sécurité des vols
- démonstration in situ de l'analyse automatisée si requise : recueil et lecture des paramètres, rapport-types de dépouillement, exemples de rapport avec anomalies détectées…
- méthodes d'analyse après détection automatisée d'une anomalie, contact avec les équipages, garantie d'anonymat.
- vérification croisée avec toute autre source d'information dont dispose l'autorité
- résultats obtenus par l'analyse des vols (modification de procédures, …)
- suivi des actions correctives décidées dans le cadre de l'analyse des vols

- Programme de maintien de la conscience du risque

Il s'agit de vérifier que l'exploitant a mis en œuvre un programme de maintien de la conscience du risque. Ce programme peut notamment comprendre les points suivants :

- souscription d'abonnements: revues spécialisées, bulletins de sécurité interne et/ou externe, rapports Enquêtes-accidents…
- diffusion d'information : diffusion individuelle ou gestion de bibliothèque (examen des fiches de circulation)
- diffusion interne des résultats de l'analyse des vols
- implication de diverses catégories de personnels: au delà des PN, toute personne concernée par les opérations peut entrer dans le champ du programme.
- prise en compte des résultats dans les cours CRM et les programmes d'entraînements périodiques PNT/PNC

PREPARATION DES VOLS ET ASSISTANCE EN ESCALE

1- Minima

1.D.030	Autorisation par l'exploitant d'utiliser un aérodrome
1.D.035	Minimums opérationnels d'aérodrome
1.D.040	Procédures de départ et d'approche aux instruments
1.D.120 b.9	Préparation du vol
1.D.125	Sélection des aérodromes
1.D.130	Minimums pour la préparation des vols IFR
1.D.180	Conditions météorologiques
1.D.250	Conditions lors de l'approche et l'atterrissage
1.D.255	Commencement et poursuite de l'approche

Chapitre E - Opérations tout temps

Le contrôle du respect des minimums peut être effectué :

- sur dossier en comparant les dossiers de vol et les informations météorologiques
- au travers des fiches d"infraction relevées par les services de Circulation Aérienne.
- sur la base d"écoutes de bandes par les services du contrôle technique

2- Performances

RC-OPS 1.D.065	Distance maximum d'éloignement d'un aérodrome adéquat pour les avions bimoteurs sans approbation ETOPS
RC-OPS 1.D.120 b.11 et 12	Préparation du vol

Chapitre F Généralités
Chapitre G Classe de performances A
Chapitre H Classe de performances B
Chapitre I Classe de performances C

Au cours d'un contrôle au sol ou d'un contrôle dans l'entreprise :
- vérifier par sondage sur les documents d'exploitation que les limitations relatives aux performances figurant dans le manuel d'exploitation sont effectivement utilisées en exploitation (notamment la configuration maximale approuvée en sièges passagers).

Une attention particulière sera apportée à l'utilisation des terrains dits " à caractéristiques particulières qui doit recevoir l'accord des Autorités concernées.

Une attention particulière sera apportée à l"utilisation des terrains avec piste courte.

3- Masse et centrage

RC-OPS1.D.120 b.10	Préparation du vol
	chapitre J - masse et centrage

Au cours des contrôles au sol :

- vérifier la présence et la pertinence du devis de masse et centrage

Au cours de contrôles dans l'entreprise :
- vérifier par sondage dans les dossiers de vol la présence des devis de masse et centrage
- vérifier l'application de la procédure d'élaboration du devis de masse et centrage
- vérifier que le devis de masse et centrage est correctement rempli (y compris les signatures réglementaires)
- vérifier que les informations contenues dans le devis sont homogènes avec celles figurant dans d'autres documents tels que manuel d'exploitation, liste de passagers, consommation de carburant... (notamment masse de base)

4- Carburant

RC-OPS 1.D.080	Politique carburant
RC-OPS1.D.120 b.9	Préparation du vol

Au cours d'un contrôle dans l'entreprise :
- vérifier par sondage que les calculs de quantité de carburant sont conformes aux procédures du manuel d'exploitation.
- porter une attention particulière lorsqu'un 2ème aérodrome de déroutement est rendue nécessaire par les conditions météo.

Au cours d'un contrôle dans une escale :
- vérifier que la quantité de carburant embarquée est telle que prévue (bon de commande, PV d'exploitation ou CRM).

5- Informations et formulaires de bord

OPS 1.B.130	Informations supplémentaires et formulaires de bord
OPS 1.D.050	Routes et zones d'exploitation
OPS 1.D.075	Détermination des altitudes minimales de vol
OPS 1.D.120	Préparation du vol
OPS 1.D.135	Dépôt d'un plan de vol circulation aérienne
OPS 1.P.025	Plan de vol exploitation
App.1 au RC-OPS 1.P.030	Durée d'archivage des documents

Au cours d'un contrôle au sol ou dans une escale :
- vérifier que les éléments suivants sont fournis à l'équipage avant le vol :
    - le plan de vol exploitation
    - le plan de vol circulation aérienne
    - la documentation de briefing appropriée (NOTAM / AIS)
    - les informations météorologiques appropriées
    - la documentation masse et centrage
    - la notification des chargements spéciaux

Au cours d'un contrôle dans l'entreprise :
- vérifier que le système mis en place par la compagnie permet un archivage de tous les documents suivants pour chaque vol et vérifier qu'ils sont pertinents :
    - plan de vol exploitation

- NOTAM et informations aéronautiques
- documentation de masse et centrage
- notification de chargements spéciaux

Note : il peut être intéressant d'étudier les données de secteurs ou routes pour lesquels les réserves de carburant peuvent poser problème ou encore où il peut y avoir des limitations dues aux performances.

6- Chargement

RC-OPS 1.D.105	Stockage des bagages et du fret
App1 au RC-OPS 1.D.105	Arrimage des bagages et du fret
RC-OPS 1.D.120 b.10	Préparation du vol

Le contrôle du chargement peut se faire en version passagers, combi ou cargo.
Au cours d'un contrôle au sol ou d'un contrôle dans l'entreprise :
- vérifier que les informations relatives au chargement (masse et positionnement) sont compatibles avec celles figurant sur la documentation
- vérifier que le chargement est correctement mis en place (en conformité avec le document de centrage) et arrimé.
- vérifier que le personnel est dûment qualifié pour procéder aux opérations de chargement.

7- Avitaillement carburant

RC-OPS 1.D.140	Avitaillement en carburant et reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord ou débarquant
Appendice1 paragraphe au RC-OPS 1.D.140	Avitaillement / Reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord ou débarquant
RC-OPS 1.D.145	Avitaillement et reprise de carburant avec du carburant volatil
AMC OPS 1.B.035.(5.1)	Sous-traitant

Au cours d'un contrôle au sol ou en escale :

Note : pour les deux premiers points, voir la réglementation en vigueur à l'étranger

- vérifier l'application des consignes de sécurité (respect dans le périmètre de sécurité incendie des interdictions visant à éviter la production d'étincelles)
- vérifier la présence des moyens de lutte contre l'incendie nécessaires
- vérifier la réalisation d'un test d'eau lorsque requis par le manuel d'exploitation
- vérifier le contrôle par l'exploitant de la nature du carburant

Cas particulier de l'avitaillement avec passagers embarquant, à bord ou débarquant :
- vérifier la présence au sol d'une personne qualifiée responsable de la surveillance des opérations d'avitaillement en matière de sécurité et de la mise en place des procédures d'urgence si nécessaire
- vérifier la préparation de la cabine (consignes lumineuses comme nécessaire, éclairage cabine)

- vérifier la préparation des voies d'évacuation et l'information des passagers
- vérifier la surveillance de la cabine par des membres d'équipage qualifiés en nombre suffisant

8- Dégivrage / antigivrage

RC-OPS 1.D.185	Givre et autres contaminants
AMC OPS 1.B.035	Sous-traitant
AMC OPS 1.M.045	Compte rendu matériel de l'exploitant

Au cours d'un contrôle dans l'entreprise, vérifier, par lecture de CRMs, qu'ils comportent bien les informations suivantes dans le cas d'opérations de dégivrage / antigivrage :
- l'heure à laquelle le dégivrage et/ou l'antigivrage au sol ont été entrepris
- type de liquide utilisé
- proportions d'eau et de fluide utilisées

Dans le cas de lignes régulières :
- Vérifier la présence d'un accord écrit entre la compagnie et son sous-traitant
- Vérifier comment la compagnie surveille son sous-traitant. Cette surveillance peut concerner :
  - le suivi de la documentation technique
  - l'entraînement régulier du personnel et notamment pour l'utilisation de nouveaux fluides ou des changements de procédures. De plus, en cas de non-activité prolongée, un réentraînement doit être réalisé.
  - l'identification et la formation de la personne qui libère l'avion
  - la gestion et le stockage des fluides et le respect des normes d'utilisation
  - la présence d'une documentation appropriée pour traiter chaque type d'avion de la flotte (qui mentionne notamment les zones à ne pas dégivrer : No Spray Zone)
  - le matériel utilisé (camions répondant aux normes)

EXECUTION DES VOLS

L'ensemble des items qui sont vérifiés au cours d'un contrôle en vol sont listés dans les check-lists intitulées " fiche de contrôle en vol type moyen courrier " ou " fiche de contrôle en vol type long courrier " dont un modèle figure plus loin.

1- Au niveau du poste de pilotage

RC-OPS 1.B.005 (c)	Généralités
RC-OPS 1.B.050	Informations relatives à la recherche et au sauvetage
RC-OPS 1.B.075	Mode de transport des personnes
RC-OPS 1.B.090	Autorité du commandant de bord
RC-OPS 1.B.095	Accès au poste de pilotage
RC-OPS 1.D.045	Procédures antibruit
RC-OPS1.D.120 (b)	Préparation du vol
RC-OPS1.D.150 (a)	Membres de l'équipage aux postes de travail
RC-OPS 1.D.160	Sièges, ceintures de sécurité et harnais
RC-OPS 1.D.195	Emport de carburant et lubrifiant
RC-OPS1.D.205	Application des minimums de décollage
RC-OPS 1.D.210	Altitudes minimales de vol
RC-OPS 1.D.215	Simulation en vol de situations anormales
RC-OPS 1.D.225	Gestion du carburant en vol
Appendice1du paragrapheOPS 1.D.225	Gestion en vol du carburant
RC-OPS 1.D.230	Utilisation de l'oxygène
RC-OPS 1.D.235	Radiations cosmiques
RC-OPS 1.D.240	Détection de proximité du sol
RC-OPS 1.D.260	Procédures opérationnelles- hauteur de franchissement du seuil de piste

2- Au niveau de la cabine

RC-OPS 1.B.105	Appareils électroniques portatifs
RC-OPS 1.B.110	Alcool, médicaments et drogues
RC-OPS 1.D.085	Transport de passagers à mobilité réduite
RC-OPS 1.D.090	Transport d'enfants (deux ans et plus à moins de douze ans)
RC-OPS 1.D.095	Transport des bébés (enfants de moins de deux ans)
RC-OPS 1.D.100	Transport de passagers non admissibles, refoulés ou de personnes aux arrêts
RC-OPS 1.D.105	Stockage des bagages et du fret
Appendice1au paragrapheOPS 1.D.105	Arrimage des bagages et du fret
RC-OPS 1.D.110	Attribution des sièges aux passagers
RC-OPS 1.D.115	Information des passagers
RC-OPS1.D.150 (b)	Membres de l'équipage aux postes de travail
RC-OPS 1.D.155	Moyens d'aide à l'évacuation d'urgence
RC-OPS 1.D.160	Sièges, ceintures de sécurité et harnais

RC-OPS 1.D.165 Arrimage et vérification de sécurité de la cabine passagers et des offices
RC-OPS 1.D.170 Accessibilité des équipements de secours
RC-OPS 1.D.175 Autorisations de fumer à bord
RC-OPS 1.D.200 Conditions lors du décollage
RC-OPS 1.D.220 Inspection des toilettes en prévention du feu

MATERIEL VOLANT

1. Instruments et équipements

RC-OPS 1.B.005 (b) et appendice1au paragrapheRC-OPS 1.B.005 (b)	Généralités
RC-OPS 1.B.030	Listes minimales d'équipements - Responsabilités de l'exploitant
RC-OPS 1.B.060	Amerrissage

Chapitre K - instruments et équipements de sécurité
Chapitre L - équipement de communication et de navigation

Au cours de contrôles au sol :
- vérifier l'installation des équipements requis par la réglementation
- vérifier par lecture du Compte Rendu Matériel la bonne application de la LME
- vérifier la compatibilité entre la LME et l'équipement de l'aéronef

Note : Des vérifications spécifiques peuvent être menées lorsque la réglementation exige de nouveaux équipements.

Au cours de contrôles dans l'entreprise :
- vérifier par lecture de Comptes Rendus Matériel et éventuellement de dossiers de travaux l'application de la LME et les éventuelles erreurs de reports de tolérances LME.
- vérifier le système mis en place par l'exploitant concernant les auto-dépassements aux délais de réparation spécifiés dans la LME.

2. Documents et manuels de bord

RC-OPS 1.B.120	Documents de bord
RC-OPS 1.B.125	Manuels à transporter
RC-OPS 1.B.130	Informations supplémentaires et formulaires de bord
RC-OPS 1.D.120	Préparation du vol

Au cours d'un contrôle au sol :
- vérifier que les documents et manuels exigibles à bord de l'aéronef sont présents et sont, si applicable, en état de validité.

ENTRETIEN

Chapitre M - entretien

La surveillance réalisée dans le cadre du maintien de l'approbation du système d'entretien est décrite dans le Manuel de l"Inspecteur, partie Entretien.

PERSONNEL

L'objectif est de s'assurer que l'ensemble du personnel de la compagnie est formé et contrôlé conformément à la réglementation.

1- Equipage de conduite

chapitre N	équipage de conduite
RC-OPS 1.B.020	Lois, réglementations et procédures - Responsabilités de l'exploitant
RC-OPS 1.B.025	Langue commune
App.1auRC-OPS 1.P.030	Durée d"archivage des documents

- **Contrats de travail** :

La DGACM peut vérifier l'existence d'une relation contractuelle entre le personnel navigant et son exploitant précisant notamment les fonctions à remplir.

- **Formation et contrôles** :

Au cours d'un contrôle au sol :
- vérifier la validité des licences et des qualifications des équipages.

Au cours d'un contrôle dans l'entreprise, la DGACM peut :
- Vérifier par le suivi d'au moins une session d'entraînement périodique que le contenu de cette formation correspond au programme approuvé.
- Vérifier le suivi que l'exploitant a mis en œuvre pour s'assurer que son personnel navigant suit la formation, les entraînements et les contrôles périodiques.
- Vérifier par sondage dans les dossiers techniques des navigants (OPS 1.N.035) la validité de leurs licences et qualifications et vérifier qu'ils ont suivi les formations et contrôles périodiques.

- Dossiers de formation :

- Vérifier que l'exploitant tient bien à jour un dossier technique pour chaque personnel navigant technique précisant notamment les entraînements, formations, qualifications et résultats des contrôles requis (RC-OPS 1.N.065).

- Vérifier en complément, que les relevés suivants de l'équipage de conduite sont archivés (app1au RC-OPS 1.P.030) :

- temps de vol, de service et de repos
- licence
- expérience récente

- Agrément des personnels chargés de la formation et des contrôles :

Au cours d'un contrôle dans l'entreprise :
- Vérifier l"adéquation de la liste des personnels de conduite habilités à effectuer les contrôles périodiques avec la réalité.
- Vérifier par le biais des dossiers techniques des navigants que les personnes ayant contrôlé ces navigants sont bien agréés.

- Temps de vol, de service et de repos (app.2 au RC-OPS 1.N.005) :

- Vérifier, par sondage, dans le cas d„exploitation monopilote :
  - la durée de l‟étape
  - la période de vol

- Vérifier au niveau de la planification que les règles de composition de l'équipage et de regroupement de pilotes inexpérimentés sont pris en compte (RC-OPS 1.N.005).

2- Equipage de cabine (PNC et PCB)

Chapitre O	Equipage de Cabine
RC-OPS 1.B.020	Lois, réglementations et procédures - Responsabilités de l'exploitant
OPS 1.B.025	Langue commune
App.1au RC-OPS 1.P.030	Durée d‟archivage des documents

- Contrats de travail :

La DGACM peut vérifier l‟existence d‟une relation contractuelle entre le personnel navigant et son employeur précisant notamment les fonctions à remplir.

- Formation et contrôles :

Au cours d‟un contrôle au sol :
- Vérifier la validité des titres des PNC réglementaires (notamment le CSS, le certificat d‟aptitude physique et mentale et l‟attestation d‟aptitude professionnelle).
- Vérifier la validité des attestations de formation des autres Personnels Complémentaires de Bord.

Au cours d‟un contrôle dans l‟entreprise, la DGACM peut :
- Vérifier par le suivi d‟au moins une session de formation initiale (stage après recrutement et spécialisation machine) que le contenu de la formation est conforme au programme déposé.
- Vérifier par le suivi d‟au moins une session d‟entraînement périodique que le contenu de la formation correspond au programme approuvé.
- Vérifier le suivi que l‟exploitant a mis en œuvre pour s‟assurer que son personnel de cabine suit la formation, les entraînements et contrôles périodiques.
- Vérifier par sondage dans les dossiers techniques des personnels de cabine la validité de leurs titres (Licences, CSS, certificat d‟aptitude physique et mentale et attestation d‟aptitude professionnelle pour les PNC; attestation de formation pour les autres PCB) et vérifier qu‟ils ont suivi les formations et contrôles périodiques.

- Dossier du personnel de cabine :

- Vérifier que l‟exploitant tient bien à jour un dossier technique pour chaque personnel de cabine précisant notamment les entraînements suivis et les résultats des contrôles effectués.
- Vérifier en complément, que les relevés suivants de l‟équipage de cabine sont archivés (app1 au RC-OPS 1.P.030) :
  - temps de service, de vol et repos

- formation initiale (CSS pour les PNC, spécialisation pour les autres PCB) et adaptation (stage après embauche, spécialisation machine), y compris les contrôles
- entraînement et remise à niveau (stage de maintien des compétences), y compris les contrôles

- Agrément des personnels chargés de la formation et des contrôles :

Au cours d'un contrôle dans l'entreprise :
- Vérifier l'adéquation de la liste des personnels de cabine habilités à effectuer les contrôles périodiques avec la réalité.
- Vérifier par le biais des dossiers de formation des personnels de cabine que les personnes ayant contrôlé ces navigants sont bien agréés.

- Temps de service, de vol et de repos

- Vérifier, par sondage,:
  - la durée de l'étape
  - la période de vol

3- Autres personnels d'exploitation

RC-OPS 1.B.020	Lois, réglementations et procédures – Responsabilités de l'exploitant
RC-OPS 1.B.025 (b)	Langue commune
RC-OPS 1.B.040	Membres d'équipage supplémentaires
RC-OPS 1.D.015	Compétence du personnel d'exploitation
App.1au RC-OPS 1.P.030	Durée d'archivage des documents

- Vérifier par sondage dans les dossiers que le personnel d'exploitation a reçu une formation appropriée à ses tâches.

DOCUMENTATION ET ARCHIVAGE

1- Gestion du manuel d'exploitation, du MME et des manuels d'entretien

OPS 1.B.025 (b)	Langue commune
OPS 1.D.010	Manuel d'exploitation
OPS 1.D.020	Etablissement de procédures d'exploitation
OPS 1.P.005	Manuels d'exploitation - Généralités
OPS 1.P.010	Manuel d'Exploitation - Structure et Contenu
Appendice1au paragrapheRC-OPS 1.P.010	Contenu du manuel d'exploitation
RC-OPS 1.P.035	Spécifications d'entretien

Au cours d'un contrôle à la base principale de l'exploitant :
- vérifier la gestion de la diffusion interne du manuel d'exploitation (liste des destinataires et mode de diffusion ; diffusion des amendements du manuel d"exploitation à l"autorité) (RC-OPS 1.P.005)
- vérifier la bonne mise à jour des manuels d"exploitation à disposition du personnel

Au cours d'un contrôle dans une escale :
- vérifier la bonne diffusion des amendements à la documentation dans les escales.
- vérifier que le personnel d"exploitation dispose d"un manuel d"exploitation
-

2- Tenue à jour de la documentation et archivage

RC-OPS 1.B.135	Informations conservées au sol
RC-OPS 1.B.150	Conservation des documents
RC-OPS 1.D.265	Carnet de route
RC-OPS 1.P.020	Carnet de route
RC-OPS 1.P.015	Manuel de Vol
RC-OPS 1.P.040	Compte-rendu matériel
RC-OPS 1.P.030	Durée d'archivage de la documentation
Appendice1au paragrapheRC-OPS 1.P.030	Durée d'archivage des documents

Au cours d'un contrôle dans la base principale de l'exploitant :
- vérifier la présence de la documentation externe nécessaire (règlements, cartes aéronautiques, abonnements, …)
- vérifier que l'exploitant tient bien à jour un manuel de vol pour chaque type d'aéronef exploité par la compagnie et qu'il prend bien en compte les révisions du manuel de vol dans son manuel d'exploitation.
- vérifier que les MEL de l"exploitant sont bien à jour de la dernière révision de la MMEL.
- vérifier par sondage que le système d'archivage mis en place par la compagnie est satisfaisant.

Au cours d'un contrôle dans une escale :
- vérifier que les informations suivantes sont conservées au sol pendant la durée du vol (RC-OPS 1.B.135) :

- copie du PV d"exploitation

- copie des parties pertinentes du Compte Rendu Matériel
- documentation NOTAM spécifique à la route lorsque spécifiquement éditée par l'exploitant
- documentation masse et centrage lorsque exigée
- notification de chargements spéciaux

SÛRETÉ

RC-OPS 1.B.100	Transport non-autorisé
RC-OPS 1.B.065	Transport des armes de guerre et des munitions de guerre
RC-OPS 1.B.070	Transport des armes et munitions de sport

Chapitre S - Sûreté

(réservé)

ACTIVITÉS LIÉES AUX AUTORISATIONS FIGURANT DANS LES SPÉCIFICATIONS OPÉRATIONNELLES OU À DES AUTORISATIONS PARTICULIÈRES

Un contrôle dans ce domaine porte sur le respect des conditions liées aux autorisations obtenues et spécifiées dans le dossier de demande.

1- Transport de marchandises dangereuses

OPS 1.B.080	Présentation au transport aérien de marchandises dangereuses
Chapitre R	Transport aérien de marchandises dangereuses

Dans le cadre du suivi des autorisations de transport des marchandises dangereuses, la DGACM réalise les actions de surveillance suivantes :

- contrôles dans l"entreprise
- contrôles d"une escale de la compagnie

2- MNPS / RVSM / RNAV

RC-OPS 1.D.055	Exploitation dans un espace défini avec une séparation verticale réduite au-dessus du FL 290
RC-OPS 1.D.060	Opérations dans des zones avec des exigences spécifiques de performance de navigation
Appendice1au paragrapheRC-OPS 1.D.060	Exploitation d"avions dans les espaces dans lesquels la capacité de navigation de surface de base est requise (ou espaces B-RNAV)

Dans le cadre des actions de surveillance des autorisations MNPS et RVSM NAT, les National Air Traffic Services de Londres peuvent fournir un rapport trimestriel de toutes les déviations constatées dans les trois dimensions dans l"espace Nord Atlantique. Lorsqu"une d"elles concerne une compagnie nationale, la DGACM demande par courrier à l"exploitant, les raisons de la déviation.

Dans le cadre des actions de surveillance des autorisations RVSM EUR, tout exploitant dont un avion non autorisé est détecté dans l"espace RVSM EUR par une balise HMU reçoit un courrier de rappel à l"ordre de la part d"Eurocontrol. La DGACM doit être en copie des courriers à destination des exploitants nationaux,

Dans le cadre des actions de surveillance des autorisations RVSM en général, la DGACM vérifie que les nouveaux navigants techniques reçoivent la formation adéquate lors de leur intégration dans la compagnie.

De même, lorsqu"un avion survole une balise HMU, la déviation par rapport à l"altitude assignée peut être mesurée. Le résultat de cette mesure est envoyé à l"exploitant et, donc, consultable par la DGACM qui peut, ainsi, s"assurer du maintien de la capabilité RVSM de l"avion.

3- ETOPS

OPS 1.D.070	Opérations sur de grandes distances d'avion bimoteurs (ETOPS)

Dans le cadre du suivi d'une autorisation ETOPS, la DGACM réalise les actions de surveillance suivantes :
- un contrôle dans l'entreprise sur les aspects formation, documentation, préparation du vol, suivi du vol par le dispatch, et réalisation du vol ;
- un contrôle en vol programmé sur les méthodes d'exploitation ETOPS visant à vérifier la préparation du vol et le suivi du vol par l'équipage (conformément au paragraphe V.2.3 de ce manuel).

Ces actions sont complétées par la présentation par l'exploitant aux services de la DGACM concernés d'un bilan de l'exploitation ETOPS, tel que requis dans le cadre de l'autorisation, comprenant notamment :
- un rapport de fiabilité du couple moteur/cellule et de l'APU pour l'exploitant et pour la flotte mondiale;
- une analyse des événements d'exploitation ;
- le nombre de vols effectués en conditions ETOPS ;
- le nombre de vols effectués en tolérance technique LME et nature ;
- un rapport de suivi carburant ;
- un rapport sur les conditions météorologiques aux aérodromes de dégagement ETOPS choisis, leur évolution et leur fiabilité ;
- un rapport de fiabilité des communications entre l'équipage et le dispatch ;
- les résultats généraux issus du système de l'analyse des vols.

Par ailleurs, dans le cadre de la surveillance continue effectuée par la DGACM, l'CISV doit être informé des résultats des différents contrôles réalisés lorsque ces derniers peuvent avoir une influence sur l'exploitation ETOPS. Les domaines de surveillance concernés sont les suivants :
- organisation et infrastructure ;
- préparation des vols ;
- exécution des vols ;
- matériel volant ;
- entretien ;
- personnel ;
- documentation et archivage.

4- OPERATIONS CAT II / CAT III

Dans le cadre des actions de surveillance menées par la DGACM, celle-ci peut vérifier :
- que les personnels navigants techniques sont formés initialement aux opérations cat II / cat III et que ce domaine est bien couvert dans les entraînements et contrôles périodiques
- que le manuel d'exploitation, la LME et le manuel d'entretien prennent bien en compte ces opérations et notamment les amendements ultérieurs à la demande initiale (ex : répartition des tâches).

V.4. ORGANISATION DE LA SURVEILLANCE ET ACTIONS CORRECTIVES

V.4.1. ORGANISATION DE LA SURVEILLANCE

- **Contrôles sur document**

Ces contrôles s'effectuent de manière permanente et continue par le personnel de la DGACM. L'ensemble des documents des exploitants peut être contrôlé à n'importe quelle période.

- **Contrôles au sol de l'exploitation des aéronefs**

Les contrôles au sol de l'exploitation des aéronefs sont organisés de manière aléatoire. Cependant, la DGACM peut demander un renforcement des contrôles sur une compagnie en précisant éventuellement sur quel domaine particulier ces contrôles doivent porter.

- **Contrôles en vol de l'exploitation des aéronefs**

Les contrôles en vol inopinés peuvent être déclenchés à n'importe quel moment par la DGACM qui organise également des contrôles en vol programmés. Elle doit alors en informer l'exploitant.

- **Contrôles dans l'entreprise**

L'OPS 1 requiert la mise en oeuvre par l'exploitant d'un système qualité. La vérification de l'efficacité du système qualité de l'exploitant, considéré comme le premier filtre de relevé des anomalies d'exploitation, apparaît donc primordiale.

Ceci ne diminue en rien la nécessité de procéder à des contrôles dans l'entreprise des divers domaines d'exploitation. Le nombre, la fréquence et la teneur de ces contrôles dépendent, bien entendu, du volume et de la nature des opérations et aussi de la confiance que l'on peut avoir vis-à-vis de l'exploitant.

La surveillance peut prendre la forme d'audits lorsqu'il est nécessaire d'approfondir certains domaines de l'exploitation ou lorsque la taille de l'exploitant et de son activité le justifient.

En tout état de cause, l'ensemble des domaines listés dans le sous-chapitre V.3 est surveillé selon un cycle adapté qui ne dépasse pas 2 ans. L'autorité identifie les points réglementaires de chaque domaine de surveillance qu'elle examine pendant ce cycle, en tenant compte notamment de la connaissance qu'elle a de l'exploitant ainsi que des moyens dont elle dispose. Pour cela, la DGACM tient à jour dans chaque dossier compagnie une fiche permettant de s'en assurer. Cette fiche peut prendre la forme du modèle de document figurant ci-joint.

Certains domaines peuvent toutefois être couverts par le biais des contrôles au sol ou des contrôles en vol lorsque cela semble plus approprié. Dans ce cas, la fiche doit préciser le mode de surveillance utilisé et la date.

Les audits entretien, en particulier ceux conduisant à élaborer et rédiger la Form 13 (voir le RAF traitant des Certificats de Navigabilité), sont conduits sous la responsabilité des experts Entretien de la DGACM..

- **Inspections DGACM/CISV**

Chaque année, deux inspections au minimum DGACM/CISV sont réalisées chez certains exploitants. Les exploitants devant faire l'objet d'une telle inspection sont désignés en concertation entre l'CISV et la DGACM ou suite à la demande du Directeur de l'Aviation Civile.

- **Coordination des contrôles**

La pluralité des contrôles ne doit pas conduire à une pression excessive sur les exploitants. Aussi est-il nécessaire de coordonner autant que possible toutes les actions de contrôle ainsi que la suite qui leur est donnée.

Cette coordination existe déjà mais tous les participants doivent être très conscients qu'elle est essentielle.

V.4.2. DEMANDES D'ACTIONS CORRECTIVES

Quel que soit le mode de surveillance, les anomalies relevées par les inspecteurs doivent entraîner de la part de l'exploitant certains corrections dont l'importance et l'urgence dépendent de la gravité des anomalies. Celles-ci doivent faire l'objet d'un rapport communiqué à l'exploitant qui proposera un échéancier pour remédier aux anomalies constatées.

Lorsque l'importance des anomalies l'exige, la DGACM peut imposer un calendrier ou même demander un redressement préalable à la poursuite de l'exploitation.

Enfin dans le cas les plus graves, des mesures particulières pourront être prises (cf. sous-chapitre V.5).

V.4.3. SUIVI DES ACTIONS CORRECTIVES

Par la suite et régulièrement, la DGACM vérifie que les corrections nécessaires sont apportées en temps voulu à moins que de bonnes raisons n'en retardent l'échéance après accord de la DGACM.

Lorsque des anomalies importantes ont été rapportées à la DGACM, celle-ci tient informé le service ayant constaté les anomalies du calendrier et des actions correctives envisagées.

Fiche de suivi de la surveillance
de la compagnie : ----------

DATE / NOM de l'INSPECTEUR / REFERENCE à des RAPPORTS

ORGANISATION ET INFRASTRUCTURE	
SYSTEME QUALITE ET PROGRAMME DE PREVENTION DES ACCIDENTS ET DE **SECURITE DES VOLS**	
PREPARATION DES VOLS ET ASSISTANCE EN ESCALE Minima Performances Masse et centrage Carburant Dossier de vol Chargement Avitaillement carburant Dégivrage / antigivrage	
EXECUTION DES VOLS Au niveau du cockpit Au niveau de la cabine	
MATERIEL VOLANT Instruments et équipements Documents et manuels de bord	
ENTRETIEN (MME, contrats de sous-traitance, manuels d'entretien)	
PERSONNEL Equipage de conduite Equipage de cabine Autres personnels	
DOCUMENTATION ET ARCHIVAGE Gestion du manuel d"exploitation, du MME et des manuels d"entretien Tenue à jour de la documentation et archivage	
SURETE	
AUTORISATIONS LIEES AUX SPECIFICATIONS OPERATIONNELLES	

V.5. MESURES ET SANCTIONS PRISES À L'ENCONTRE D'UN EXPLOITANT

V.5.1. MESURES PRISES AU NIVEAU D'UN APPAREIL

- **Obligation d'actions de recalage d'entretien ou d'opérations d'entretien**

- **Suspension, retrait ou limitation de la validité du CDN**

La réglementation relative aux Certificats de Navigabilité (CDN) définit les conditions selon lesquelles un CDN peut être suspendu.
Les modalités de mise en œuvre sont définies dans le Manuel de l'Inspecteur, partie Entretien.

- **Retrait d'un aéronef du CTA**

- **Arrêt complet de l'aéronef**

V.5.2. MESURES PRISES AU NIVEAU D'UN EQUIPAGE

- **Demande de réentraînement, de complément de formation ou de contrôle d'un équipage avant remise en ligne**

Ceci peut être demandé notamment suite à l'invalidation d'un contrôle ou d'une action de formation ou d'un incident d'exploitation.

- **Retrait d'un agrément contrôleur ou examinateur**

La DGACM ou l'CISV peuvent demander le retrait d'un agrément contrôleur, sur avis motivé.

- **Relevé d'infraction**

La réglementation définit les modalités de constitution des dossiers d'infraction et d'application des décisions de sanction aux navigants de l'aéronautique civile.

V.5.3. MESURES PRISES AU NIVEAU DE L'ENTREPRISE

- **Surveillance renforcée en entretien**

Le DGACM peut prescrire un renforcement de la surveillance lorsque le fonctionnement de l'entreprise ou la navigabilité des aéronefs qu'elle exploite présente des anomalies.

- **Surveillance renforcée en exploitation**

La compagnie peut se voir imposer de communiquer très régulièrement à la DGACM des documents afin que la DGACM puisse vérifier que les vols sont assurés en conformité avec les règlements (ex : CRM, documents du dossier de vol,…)
Par ailleurs, la DGACM peut être amenée à renforcer les Contrôles Techniques d'Exploitation sur cette compagnie.

- **Retrait d'agrément / autorisation / acceptation**

(ex : rejet d'un responsable désigné, retrait de l'autorisation marchandises dangereuses, catII / cat III, ETOPS, MNPS…)

- **Réduction de la durée de validité du CTA**

La DGACM peut être amenée à diminuer la durée de validité d'un CTA laissant à la compagnie un temps limité pour prendre les actions correctives indispensables.

- **Suspension / retrait de CTA**

Le retrait du certificat de transporteur aérien est prononcé par l'autorité ayant délivré le certificat après que le transporteur intéressé a été mis à même de présenter des observations. Toutefois, en cas d'urgence, la suspension du certificat peut être prononcée sans formalité. "

Lorsque la sécurité est particulièrement mise en cause, la DGACM peut décider sans convocation préalable de l'exploitant de suspendre son CTA.

Elle pourra pour cela utiliser le modèle de lettre de suspension de CTA figurant page suivante.

Une suspension temporaire du CTA enlève à la société la possibilité d'affréter.

La reprise éventuelle d'activité après une suspension suppose que les raisons qui ont entraîné cette suspension (explicitées en annexe à la décision) ont disparu.

Dans le cas où l'exploitant n'aura pas pu apporter d'actions correctives appropriées aux anomalies constatées, le retrait du CTA sera prononcé.

MINISTERE DES TRANSPORTS

DIRECTION
DE L'AVIATION CIVILE

Monsieur le Directeur
de la Société ....

D E C I S I O N

Le Directeur de l'Aviation Civile,

Vu le code de l'aviation civile;

Vu le RC-OPS;

Vu le Certificat de Transporteur Aérien délivré à la Société....., le..... ;

Considérant que des anomalies graves ont été constatées dans l'exploitation de la société....., constituant des infractions à la réglementation des transports aériens (cf. annexe);

Considérant que ces anomalies compromettent la sécurité des vols ;

D E C I D E

Article 1 : Le Certificat de Transporteur Aérien de la société..... est suspendu à compter du..... heure.....

Article 2 : La présente décision sera rapportée lorsque les services compétents auront pu constater que la société..... a pris les dispositions appropriées pour supprimer les causes ayant entrainé la suspension et assurer le respect de la réglementation technique applicable.

Fait, le

A N N E X E

Les anomalies constatées dans le domaine de l'exploitation de la Société..... sont notamment les suivantes :

(préciser les références réglementaires)

MINISTERE DES TRANSPORTS ---------- LE,

DIRECTION
DE L'AVIATION CIVILE

FORMULAIRE DE
CONTROLE TECHNIQUE D'EXPLOITATION
DES AVIONS NATIONAUX

[feuillet(s)]

Nr : *anné* / /

DATE : HEURE : LIEU :

COMPAGNIE *AFFRETEE PAR :*

PROVENANCE : N° VOL ARRIVEE :
DESTINATION : N° VOL DEPART :

AERONEF IMMAT : TYPE :

EQUIPAGE : CDB :

THEME(S) CONTROLE(S) CODE : ....

CODE : ....

REMARQUES :

COD

Code	DOCUMENTS DE BORD		
A	**DOC AVION :**		
	01. C.I. (PROPRIETAIRE, LOCATAIRE)	☐	☐
	02. C.D.N.	☐	☐
	03. C.L.N.	☐	☐
	04. C.T.A (Y COMPRIS TRANSPORT MD)	☐	☐
	05. LICENCE RADIO AVION	☐	☐
	06. CERTIFICAT D'ASSURANCE	☐	☐
	07. MANUEL DE VOL / MANEX / LME	☐	☐
	08. CARNET DE ROUTE	☐	☐
B	**DOSSIER VOYAGE :**		
	01. PLN EXPLOITATION (VISA CDB)	☐	☐
	02. PLN CA	☐	☐
	03. NOTAM / AIS	☐	☐
	04. DOSSIER MTO.	☐	☐
	05. DEVIS DE MASSE & CENTRAGE (VISA CDB)	☐	☐
	06. BILAN / SUIVI CARBURANT	☐	☐
	07. NOTOC/NOTIF PAX SPECIAUX (SI REQUIS)	☐	☐
	08. MANIFESTE PAX / FRET	☐	☐
C	**CRM :**		
	01. DONNEES DE VOL	☐	☐
	02. A.P.R.S	☐	☐
	03. ATTESTATION ENTRETIEN.	☐	☐
	04. LTR (LISTE DES TRAVAUX REPORTES)	☐	☐
	05. ASSISTANCE A L'ENTRETIEN	☐	☐
	06. ACTIONS CORRECTIVES	☐	☐
	PERSONNEL NAVIGANT		
D	**PNT :**		
	01. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE PNT	☐	☐
	02. LICENCE / QUALIFICATION	☐	☐
	03. CERTIFICAT MEDICAL	☐	☐
	04. ATTESTATION SITUATION PROF.	☐	☐
E	**PNC :**		
	01. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE PNC	☐	☐
	02. CSS / APTITUDE MEDICALE.	☐	☐
	03. APTITUDE PROFESSIONNELLE.	☐	☐
	04. ATTESTATION SITUATION PROF.	☐	☐
	EQUIPEMENTS DE SECURITE		
F	**EN POSTE :**		
	01. EXTINCTEUR (NBRE, TYPE, VERIF, ACCES)	☐	☐
	02. HACHE / PIED DE BICHE (NBRE, POSITION).	☐	☐
	03. LAMPE PNT	☐	☐
	04. O2 SUBSIST (MASK+SYS COM, POSE 1 MAIN)	☐	☐
	05. PROTECTION RESPIRATOIRE PNT.	☐	☐
	06. GILETS PNT (VERIF)	☐	☐
	07. HARNAIS PNT	☐	☐
	08. ISSUES DE SECOURS (MOYEN D'EVAC.).	☐	☐
	09. PUBLIC ADRESS / INTER COM PNT/PNC	☐	☐
	10. PORTE CABINE/POSTE	☐	☐
	11. GPWS.	☐	☐
	12. ACAS	☐	☐

Code	EQUIPEMENTS DE SECURITE		
G	**EN CABINE :**		
	01. EXTINCTEUR (NBRE, TYPE, VERIF, ACCES) .	☐	☐
	02. HACHE / PIED DE BICHE (NBRE, POSITION)	☐	☐
	03. LAMPE PNC.	☐	☐
	04. O2 1ER SECOURS	☐	☐
	05. O2 SUBSISTANCE	☐	☐
	06. PROTECTION RESPIRATOIRE PNC	☐	☐
	07. GILETS PNC, PAX, BB, INF (VÉRIF)	☐	☐
	08. HARNAIS PNC	☐	☐
	09. CEINTURES PAX	☐	☐
	10. CARTONS SECURITE (EQUIPTS, ISSUES)	☐	☐
	11. MEGAPHONES.	☐	☐
	12. E.L.T. FIXE.	☐	☐
	13. PUBLIC ADRESS / INTER COM PNT/PNC	☐	☐
	14. CONSIGNES LUMINEUSES	☐	☐
	15. ECLAIRAGE DE SECOURS.	☐	☐
	16. CHEMIN LUMINEUX.	☐	☐
	17. ISSUES / TOBOGGANS	☐	☐
	18. CANOTS / E.L.T. PORTABLE **(SI REQUIS)**	☐	☐
	19. TROUSSE 1ER SECOURS	☐	☐
	20. TROUSSE MEDICALE D'URGENCE	☐	☐
	21. TOILETTES	☐	☐
	ETAT DE L'AVION		
H			
	01. ETAT GENERAL INTERIEUR	☐	☐
	02. ETAT GENERAL EXTERIEUR	☐	☐
	03. PORTES & TRAPPES DE VISITE	☐	☐
	04. TRAIN (ROUES ET PUITS)	☐	☐
	05. MOTEURS (CAPOTS, PALES, AILETTES, ETC)	☐	☐
	06. GOUVERNES	☐	☐
	07. REPARATIONS PROVISOIRES	☐	☐
	08. SUINTEMENTS ET FUITES	☐	☐
	CONDITION DE TRANSPORT		
I	**CARGO & COMBI :**		
	01. ARRIMAGE / PALETTISATION.	☐	☐
	02. ETAT PALETTES / CONTAINERS.	☐	☐
	03. FILET ANTI-CRASH	☐	☐
	04. EXTINCTEUR DANS COMPART. **(SI REQUIS)**.	☐	☐
J	**MARCHANDISES DANGEREUSES :**		
	01. DECLARATION EXPEDITEUR	☐	☐
	02. NOTOC.	☐	☐
	03. TRANSPORT SOUS DEROGATION **(SI REQUIS)**	☐	☐
	04. EMBALLAGE : UN / ETIQUETTES / ETAT	☐	☐
	05. REPARTITION /SEPARATION FRET.	☐	☐
K	**TRANSPORTS PARTICULIERS :**		
	01. DEPOUILLES MORTELLES.	☐	☐
	02. ANIMAUX INFECTES / VENIMEUX.	☐	☐
	03. EVACUATION SANITAIRE	☐	☐
	AUTRES		
	DIVERS :	☐	☐

V.6. CHECK-LISTS

1. Formulaire de contrôle technique d‟exploitation des avions nationaux
2. Guide détaillé pour le contrôle des avions nationaux
3. Formulaire et guide de contrôle en vol moyen courrier
4. Formulaire et guide de contrôle en vol long courrier

MINISTERE DES TRANSPORTS ---------- LE,

DIRECTION
DE L'AVIATION CIVILE

FORMULAIRE DE
CONTROLE TECHNIQUE D'EXPLOITATION
DES AVIONS NATIONAUX

[feuillet(s)]

Nr : / *anné* / /
e

DATE : HEURE : LIEU :
:

COMPAGNIE *AFFRETEE*
: *PAR :*

PROVENANCE : N° VOL ARRIVEE :
DESTINATION : N° VOL DEPART :

AERONEF IMMAT : TYPE
: :

EQUIPAGE : CDB :

THEME(S) CONTROLE(S) : CODE :

CODE :

REMARQUES
:

CODE :

✉ adresse - ☎ téléphone - 🖹 fax

Code	DOCUMENTS DE BORD		
A	**DOC AVION :** 01. C.I. (PROPRIETAIRE, LOCATAIRE) 02. C.D.N. 03. C.L.N. 04. C.T.A (Y COMPRIS TRANSPORT 05. LICENCE RADIO AVION 06. CERTIFICAT D'ASSURANCE 07. MANUEL DE VOL / MANEX / LME 08. CARNET DE ROUTE		
B	**DOSSIER VOYAGE :** 01. PLN EXPLOITATION (VISA CDB) 02. PLN CA 03. NOTAM / AIS 04. DOSSIER MTO. 05. DEVIS DE MASSE & CENTRAGE 06. BILAN / SUIVI CARBURANT 07. NOTOC/NOTIF PAX SPECIAUX 08. MANIFESTE PAX / FRET		
C	**CRM :** 01. DONNEES DE VOL 02. A.P.R.S 03. ATTESTATION ENTRETIEN. 04. LTR (LISTE DES TRAVAUX 05. ASSISTANCE A L'ENTRETIEN 06. ACTIONS CORRECTIVES		
	PERSONNEL NAVIGANT		
D	**PNT :** 01. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE 02. LICENCE / QUALIFICATION 03. CERTIFICAT MEDICAL 04. ATTESTATION SITUATION PROF.		
E	**PNC :** 01. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE 02. CSS / APTITUDE MEDICALE. 03. APTITUDE PROFESSIONNELLE. 04. ATTESTATION SITUATION PROF.		
	EQUIPEMENTS DE SECURITE		
F	**EN POSTE :** 01. EXTINCTEUR (NBRE, TYPE 02. HACHE / PIED DE BICHE (NBRE 03. LAMPE PNT 04. O2 SUBSIST (MASK+SYS COM 05. PROTECTION RESPIRATOIRE 06. GILETS PNT (VERIF) 07. HARNAIS PNT 08. ISSUES DE SECOURS (MOYEN 09. PUBLIC ADRESS / INTER COM 10. PORTE CABINE/POSTE 11. GPWS. 12. ACAS		

Code	EQUIPEMENTS DE		
G	**EN CABINE :** 01. EXTINCTEUR (NBRE, TYPE, VERIF 02. HACHE / PIED DE BICHE (NBRE POSITION) 03. LAMPE PNC. 04. O2 1ER SECOURS 05. O2 SUBSISTANCE 06. PROTECTION RESPIRATOIRE PNC 07. GILETS PNC, PAX, BB, INF (VERIF) 08. HARNAIS PNC 09. CEINTURES PAX 10. CARTONS SECURITE (EQUIPTS 11. MEGAPHONES. 12. E.L.T. FIXE. 13. PUBLIC ADRESS / INTER COM 14. CONSIGNES LUMINEUSES 15. ECLAIRAGE DE SECOURS. 16. CHEMIN LUMINEUX. 17. ISSUES / TOBOGGANS 18. CANOTS / E.L.T. PORTABLE (S 19. TROUSSE 1ER SECOURS 20. TROUSSE MEDICALE D'URGENCE 21. TOILETTES		
	ETAT DE L'AVION		
H	01. ETAT GENERAL INTERIEUR 02. ETAT GENERAL EXTERIEUR 03. PORTES & TRAPPES DE VISITE 04. TRAIN (ROUES ET PUITS) 05. MOTEURS (CAPOTS, PALES 06. GOUVERNES 07. REPARATIONS PROVISOIRES 08. SUINTEMENTS ET FUITES		
	CONDITION DE TRANSPORT		
I	**CARGO & COMBI :** 01. ARRIMAGE / PALETTISATION. 02. ETAT PALETTES / CONTAINERS. 03. FILET ANTI-CRASH 04. EXTINCTEUR DANS COMPART. (S		
J	**MARCHANDISES** 01. DECLARATION EXPEDITEUR 02. NOTOC. 03. TRANSPORT SOUS DEROGATION 04. EMBALLAGE : UN / ETIQUETTES / 05. REPARTITION /SEPARATION FRET.		
K	**TRANSPORTS PARTICULIERS :** 01. DEPOUILLES MORTELLES. 02. ANIMAUX INFECTES / VENIMEUX. 03. EVACUATION SANITAIRE		
	AUTRES		
	DIVERS :		

DOCUMENTS DE BORD - DOCUMENTS AVION
A 01 CI (Certificat d'Immatriculation) Instructions : *Vérifier la présence de l'original à bord* Références : **OPS 1.B.120(a)(1) Documents de bord**
A 02 CDN (Certificat de Navigabilité) Instructions : *Vérifier la présence de l'original à bord et validité* Références : **OPS 1.B.120(a)(2) Documents de bord**
A 03 CLN (Certificat de Limitation aux Nuisances) Instructions : *Vérifier la présence de l'original à bord (ou CLN spécial ou laissez-passer) (si nécessaire)*

Références :
RC-OPS 1.B.120(a)(3) Documents de bord

Pour les avions à hélices :
* MTOW inférieure ou égale à 5T7 :
- dont la demande de CDN de type a été enregistrée le 1er janvier 1975 ou à une date ultérieure *(chap6 ou 10)*
- ou possédant un premier CDN individuel délivré après le 1er janvier 1980 *(chap6 ou 10)*

* MTOW supérieure à 5T7 :
- dont le demande de CDN de type a été présentée avant le 6 octobre 1977 et dont le 1er CDN a été délivré après le 26 novembre 1981 exceptés les aéronefs cargo *(chap2)*
- dont la demande de CDN de type a été présentée à compter du 1er janvier 1985 *(chap3 ou 10)*
- dont la demande de CDN de type a été présentée à compter du 6 octobre 1977 et avant le 1er janvier 1985 *(chap5)*

Pour les réacteurs subsoniques :

* Réacteurs subsoniques: - Les réacteurs subsoniques doivent détenir un CLN attestant la conformité au chapitre 2 ou au chapitre 3 de l"annexe 16 de l"OACI
- Les réacteurs de MTOW >= 34 T ou aménagement maxi certifié supérieur à 19 sièges immatriculés après le 1/11/90 sur les registres de la CEE doivent être conformes au chapitre 3 de l"annexe 16 de l"OACI

* Réacteurs subsoniques de MTOW >= 34 T et aménagement maxi certifié supérieur à 19 sièges :

Les avions subsoniques à réaction de MTOW > 34 T ou de plus de 19 sièges ne peuvent plus être exploités sur le territoire métropolitain que s"ils remplissent une des conditions suivantes :
- être certifiés suivant les normes du chapitre 3 de l"annexe 16 de l"OACI
- être certifiés suivant les normes du chapitre 2 de l"annexe 16 de l"OACI sous réserve que le 1er CDN individuel ait été délivré depuis moins de 25 ans
- avoir des moteurs dont le taux de dilution est supérieur ou égal à 2
- bénéficier d"une dérogation en état de validité, propre à l'avion et à la compagnie,

A 04 CTA (Certificat de Transporteur Aérien)

Instructions : *Vérifier la présence à bord d'une copie, la validité et l'immatriculation de l'aéronef dans la liste de flotte et les autorisations éventuelles liées au vol (marchandises dangereuses notamment)*

Références :

RC-OPS 1.B.120(a)(4) Documents de bord

App 1 à l'OPS 1.C.005 - Contenu et conditions d'un certificat de transporteur aérien

Un C.T.A. spécifie:

(a) le nom et l'adresse de l'exploitant ;
(b) la date de délivrance et la période de validité ;
(c) la description du type d'exploitation autorisé ;
(d) les types d'avion autorisés pour l'exploitation ;
(e) les marques d'immatriculation des avions autorisés. Cependant, les exploitants peuvent obtenir l'approbation d'un système par lequel ils informent l'Autorité de l'immatriculation des avions exploités au titre de leur C.T.A. ;
(f) les zones d'exploitation autorisées ;
(g) les limitations spécifiques ;
(h) et les agréments et autorisations spécifiques telles que : Cat. II/Cat. III (y compris les minima autorisés), MNPS, ETOPS, RNAV, Transport de Marchandises Dangereuses.

A 05 Licence radio avion

Instructions : *Vérifier la présence à bord et la validité*

Références : RC-**OPS 1.B.120(a)(5) Documents de bord**

A 06 Certificat d'assurance

Instructions : *Vérifier la présence à bord d'une copie, la validité et l'étendue de la couverture (région, types d'avions, exploitation)*

Références : **OPS 1.B.120(a)(6) Documents de bord**

A 07 Manuel de vol / Manex / LME (Liste Minimale d'Equipements)

Instructions : *Vérifier la présence à bord et la date de mise à jour*

Références : RC-**OPS 1.B.125 Manuels à transporter**

(a) L'exploitant doit s'assurer que :

(1) les parties à jour du manuel d'exploitation relatives aux tâches de l'équipage sont transportées sur chaque vol ;

(2) les parties du manuel d'exploitation nécessaires à la conduite d'un vol sont facilement accessibles à l'équipage à bord de l'avion ;

(3) et le manuel de vol avion à jour est transporté dans l'avion, à moins que l'Autorité ait reconnu que le manuel d'exploitation contient les informations pertinentes pour cet avion.

A 08 Carnet de route

Instructions : *Vérifier la présence à bord d'un carnet de route ou de tout autre document contenant les informations nécessaires*

Références : RC- **OPS 1.P.020 Carnet de route**

(a) L'exploitant doit, pour chaque vol, conserver les informations suivantes sous la forme d'un carnet de route : immatriculation de l'avion ; date ; noms des membres de l'équipage ; fonctions des membres d'équipage ; lieu de départ ; lieu d'arrivée ; heure de départ (heure bloc) ; heure d'arrivée (heure bloc) ; heures de vol ; nature du vol ; incidents, observations (le cas échéant) ; et signature (ou équivalent) du commandant de bord (voir IEM OPS 1.P.020(a)(12).

(b) L'exploitant peut être autorisé par l'Autorité à ne pas tenir de carnet de route, ou certaines parties de celui-ci, à condition que les informations correspondantes soient disponibles dans un autre document (voir IEM OPS 1.P.020(b)).

(c) L'exploitant doit s'assurer que les inscriptions sont faites en temps réel et de manière irréversible.

DOCUMENTS DE BORD - DOSSIER VOYAGE

B 01 PLN exploitation

Instructions : *Vérifier la présence à bord et la cohérence des données avec les autres documents*

Références : RC-**OPS 1.P.025 Plan de vol exploitation**

(a) L'exploitant doit s'assurer que le plan de vol exploitation utilisé et les données consignées pendant le vol renferment les éléments suivants :

immatriculation de l'avion ; type et variante de l'avion ; date du vol ; identification du vol ; noms des membres de l'équipage de conduite ; affectation des tâches aux membres de l'équipage de conduite ; lieu de départ ; heure de départ (heure bloc réelle, heure de décollage) ; lieu d'arrivée (prévu et effectif) ; heure d'arrivée (heure bloc et heure d'atterrissage réelle) ; type d'exploitation (ETOPS, VFR, vol de convoyage, etc.) ; route et segments de route avec les points de report ou les points de cheminement, distances, temps et routes ; vitesse de croisière et durée de vol prévues entre les points de report ou les points de cheminement. Heures estimées et réelles de survol ; altitudes de sécurité et niveaux de vol minimums ; altitudes et niveaux de vols prévus ; calculs carburant (relevés carburant en vol) ; carburant à bord lors de la mise en route des moteurs ; dégagements et, selon le cas, déroutement au décollage et en route ; clairance initiale du plan de vol circulation aérienne et reclairances ultérieures ; calculs de replanification en vol ; informations météorologiques pertinentes.

(b) Les éléments déjà disponibles dans d'autres documents ou dans d'autres sources acceptables ou sans objet pour le type d'exploitation peuvent être omis du plan de vol exploitation.

(c) L'exploitant doit s'assurer que le plan de vol exploitation et son utilisation sont décrits dans le manuel d'exploitation.

(d) L'exploitant doit s'assurer que les inscriptions sur le plan de vol exploitation sont faites en temps réel et de manière irréversible.

B 02 PLN CA

Instructions : *Vérifier la présence à bord*

Références :

RC-**OPS 1.B.130 Informations supplémentaires et formulaires de bord**

RC-**OPS 1.D.135 Dépôt d'un plan de vol circulation aérienne** (voir AMC OPS 1.D.135)

L'exploitant doit s'assurer qu'aucun vol n'est effectué sans dépôt préalable d'un plan de vol circulation aérienne ou dépôt d'informations appropriées, afin de permettre la mise en oeuvre des services d'alerte si nécessaire.

B 03 NOTAM / AIS

Instructions : *Vérifier la couverture en zone et dans le temps*

Références : RC-**OPS 1.B.130 Informations supplémentaires et formulaires de bord**

B 04 Dossier MTO

Instructions : *Vérifier la couverture en zone, niveaux et la validité (date et heure)*

Références : **OPS 1.B.130 Informations supplémentaires et formulaires de bord**

B 05 Devis de masse et centrage

Instructions : *Vérifier la cohérence des données, le respect des limites et l'actualisation éventuelle ; vérifier la masse des passagers et des bagages (masses forfaitaires)*

Références :
RC-**OPS 1.B.130 Informations supplémentaires et formulaires de bord**

RC-**OPS 1.J.030 Documentation de masse et centrage (Voir appendice 1 au paragraphe** RC-**OPS 1.625)**(a) (...) Le nom de la personne chargée de préparer la documentation de masse et centrage doit figurer sur le document. La personne chargée de superviser le chargement de l'avion doit confirmer par signature que le chargement et sa répartition sont conformes à la documentation de masse et centrage. Ce document doit être jugé acceptable par le commandant de bord, son acceptation étant indiquée par contresignature.

(b) L'exploitant doit spécifier les procédures de modifications de dernière minute du chargement.

B 06 Bilan / suivi carburant
Instructions : **Vérifier le compte rendu de suivi carburant**

Références : **app.1 (a)** RC-**OPS 1.D.225 Gestion en vol du carburant**
(1) Le commandant de bord doit s'assurer que des contrôles sont faits sur le carburant à intervalles réguliers. Le carburant restant doit alors être noté et des évaluations faites pour :
(i) comparer la consommation réelle à celle prévue ;
(ii) vérifier si le carburant restant est suffisant pour terminer le vol ;
(iii) et évaluer le carburant qui restera à bord à l'arrivée à destination.

(2) Le suivi de carburant doit faire l"objet d"un compte rendu.

B 07 NOTOC / Notification de passagers spéciaux (si requis)
Instructions : *Vérifier la présence à bord et le contenu (si nécessaire) (marchandises dangereuses notamment)*

Références : RC-**OPS 1.B.130 Informations supplémentaires et formulaires de bord**
(7) la notification des catégories spéciales de passagers tels que personnel de sûreté, s'il n'est pas considéré comme faisant partie de l'équipage, les personnes handicapées, les passagers non admissibles, les personnes expulsées et les personnes en état d'arrestation.

(8) la notification des chargements spéciaux, marchandises dangereuses incluses, y compris les renseignements écrits fournis au commandant de bord conformément aux exigences relatives au transport des marchandises dangereuses.

B 08 Manifeste pax/fret
Instructions : *Vérifier la présence*

Références :
RC-**OPS 1.B.130 Informations supplémentaires et formulaires de bord**
L'exploitant doit veiller à ce que (...) les informations et formulaires suivants (...) se trouvent à bord lors de chaque vol :
(9) toute autre documentation qui peut être exigée par les Etats concernés par ce vol,

tels que (...) manifeste marchandises, manifeste passagers, etc...

Le transporteur doit dresser manifeste contenant l'indication et la nature des marchandises transportées. Un duplicata du manifeste doit se trouver à bord de l'aéronef et être communiqué, sur leur demande, aux agents chargés de la police de la circulation et aux agents des douanes.

Il est dressé une liste nominative des passagers embarqués dont le duplicata doit se trouver à bord de l'aéronef et être communiqué sur leur demande aux autorités chargées de la police de la circulation.
Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux déplacements qui comportent le retour sans escale à l'aérodrome du départ.

DOCUMENTS DE BORD

CRM

C 01 Données de vol

Instructions : *Vérifier que la **section 3** du CRM détaille :*

- le type et l'immatriculation de l'avion
- la date et le lieu du décollage et de l'atterrissage
- les heures de décollage et d'atterrissage
- le nombre total d'heures de vol (afin de pouvoir déterminer le nombre d'heures avant le prochain entretien programmé)
- les détails de tout défaut affectant la navigabilité ou la sécurité de l'exploitation de l'avion (y compris les systèmes de sécurité, connus du commandant de bord)
- la quantité de carburant et de lubrifiant embarquée et la quantité de carburant disponible dans chaque réservoir ou groupe de réservoirs au commencement et à la fin de chaque vol
- la signature de la visite pré-vol
- éventuellement, le temps de fonctionnement dans certaines plages de puissance moteur, le nombre d'atterrissages, les cycles de vol ou les cycles de pression en vol (lorsque ceux-ci affectent la durée de vie de l'avion ou de l'un de ses éléments)

Références : RC-**OPS 1.M.045 Compte-rendu matériel de l'exploitant (C.R.M.)** (voir AMC OPS 1.M.045)
(a)(1) L'exploitant doit utiliser un compte-rendu matériel (C.R.M.) contenant (...) les données relatives à chaque vol afin de garantir la continuité de la sécurité des vols ;

C 02 APRS (Approbation Pour Remise en Service)

Instructions :

- *Vérifier que le certificat d'APRS contient la déclaration suivante : "Atteste que les travaux spécifiés, sauf exception mentionnées, ont été exécutés en conformité avec le RAF 145 et que, dans le cadre de ces travaux, l'aéronef/élément d'aéronef est considéré comme apte à être remise en service".*
- *Vérifier que la personne délivrant le certificat d'APRS a apposé sa signature en toutes lettres*

Références :

OPS 1.M.045 Compte-rendu matériel de l'exploitant (C.R.M.) (voir AMC OPS 1.M.045)
(a)(2) L'exploitant doit utiliser un compte-rendu matériel (C.R.M.) contenant (...) le certificat d'approbation pour remise en service de l'avion en cours de validité ;

RAF 145.1 Généralités

(a) Aucun aéronef exploité en transport aérien commercial ne peut être mis en vol

sans qu'un certificat d'Approbation Pour Remise en Service ne lui ait été délivré par un organisme pour l'entretien effectué sur l'aéronef ou un élément d'aéronef destiné à être installé sur cet aéronef.

C 03 Attestation entretien

Instructions : *Vérifier que la **section 2** du CRM précise quand est dû le prochain entretien programmé y compris, le cas échéant, tout changement d'élément hors périodicité programmée devant intervenir avant la prochaine visite d'entretien. En outre, cette section devrait contenir l'A.P.R.S. en cours pour l'avion complet, délivrée normalement après achèvement de la dernière visite d'entretien.*

Références :
RC-**OPS 1.M.045 Compte-rendu matériel de l'exploitant (C.R.M.)** (voir AMC OPS 1.M.045)
(a)(3) L'exploitant doit utiliser un compte-rendu matériel (C.R.M.) contenant (...) l'attestation d'entretien en cours de validité, indiquant l'état d'entretien de l'avion quant aux travaux programmés et aux travaux différés qui sont dus, à moins que l'Autorité ne donne son accord pour que l'attestation d'entretien soit conservée ailleurs ;

C 04 LTR (Liste des Travaux Reportés)

Instructions : *Vérifier que la **section 4** du CRM détaille tous les défauts reportés affectant ou pouvant affecter la sécurité de l'exploitation en prévoyant :*

- un renvoi de chaque défaut reporté afin que le défaut original puisse être identifié à la page enregistrements du secteur particulier de la section 3 ;
- la date de la détection initiale du défaut reporté ;
- de brefs détails du défaut ;
- des détails d'une éventuelle rectification et l'A.P.R.S. correspondante ou un renvoi explicite au document contenant les détails d'une éventuelle rectification.

Références : RC-**OPS 1.M.045 Compte-rendu matériel de l'exploitant (C.R.M.)**
(a)(4) L'exploitant doit utiliser un compte-rendu matériel (C.R.M.) contenant (...) la liste de tous les défauts marquants reportés qui affectent l'exploitation de l'avion ;

C 05 Assistance à l'entretien

Instructions : *Vérifier que la **section 5** contient toutes les informations nécessaires relatives à l'assistance à l'entretien que le commandant de bord de l'avion a besoin de connaître (données sur la marche à suivre pour prendre contact avec les services d'entretien dans le cas où des problèmes se poseraient lors de l'exploitation des routes, etc.)*

Références : RC-**OPS 1.M.045 Compte-rendu matériel de l'exploitant (C.R.M.)** (voir AMC OPS 1.M.045)
(a)(5) L'exploitant doit utiliser un compte-rendu matériel (C.R.M.) contenant (...) toutes recommandations nécessaires concernant les accords d'assistance à l'entretien.

C 06 Actions correctives

Instructions : *Vérifier la pertinence des actions correctives.*

Références : RC-**OPS 1.M.045 Compte-rendu matériel de l'exploitant (C.R.M.)** (voir AMC OPS 1.M.045)

PERSONNEL NAVIGANT - PNT

D 01 Composition de l'équipage

Instructions : *Vérifier la composition de l'équipage de conduite*

Références :

RC-**OPS 1.N.005 Composition de l'équipage de conduite**

(a) (1) L'exploitant doit s'assurer que la composition de l'équipage de conduite et le nombre de membres d'équipage de conduite affectés aux postes de travail appropriés sont conformes au manuel de vol de l'avion, et ne sont pas inférieurs aux mimimums spécifiés dans ce manuel.

D 02 Licence / qualifications

Instructions :

Vérifier la date de validité de la qualification correspondant au type d'avion exploité.

***Rem** : Au cours de la phase transitoire, ceci est vérifié par le biais de la date de validité de la licence (dans le cas des licences " ancien format " encore valides) ou sur l'intercalaire associé à la licence.*

Références **:**

RC-**OPS 1.B.120 Documents de bord**

(b) Chaque membre d'équipage de conduite doit, sur chaque vol, transporter une licence d'équipage de conduite, en cours de validité, avec la (les) qualification(s) nécessaire(s) au vol.

D 03 Certificat médical

Instructions : *vérifier la date de validité du certificat médical.*

Références **:**

RC-PEL 1.035 Aptitude physique et mentale

(b) Exigence du certificat médical

Pour pouvoir demander une licence ou en exercer les privilèges, le candidat en vue de la délivrance d'une licence ou le titulaire d'une licence doit détenir un certificat médical valide adapté aux privilèges de la licence, selon des conditions fixées par arrêté.

Appendice 1 au RC-PEL 1.075 Caractéristiques des licences des membres d'équipage de conduite

Généralités

1. A tout moment dans l'exercice de ses fonctions, un pilote doit pouvoir produire une licence et un certificat médical en état de validité.

D 04 Attestation de situation professionnelle

vérifier que chaque PNT est en possession de cette attestation ou d'un document équivalent

Chaque navigant doit être en possession d'un document relatif à sa situation professionnelle dont le modèle figure en annexe du présent arrêté et qu'il est tenu de présenter à toute demande des services compétents.

PERSONNEL NAVIGANT - PNC

E 01 Composition du personnel navigant commercial

le nombre de PNC est fonction du nombre d'issues de plain-pied (issues de type A, I et II) et du nombre de passagers. Vérifier que le nombre de PNC est au moins égal au maximum des deux contraintes :

nombre de passagers :	**nombre de PNC :**
20 à 50	1
51 à 100	2
101 à 150	3
151 à 200	4
...	...

nombre d'issues de plain-pied :	**nombre de PNC :**
2-3	1
4-5	2
6-7	3
8-9	4
...	...

Dans le cas de deux ponts, *ce calcul est effectué en considérant chacun d'entre eux isolement sauf si un des ponts ne possède qu'une seule issue de plain-pied et est occupé par moins de 20 passagers.*

Références **: RC-OPS chapitre O**

E 02 CSS/Aptitude médicale

Instructions : *Vérifier numéro, date du CSS, date et validité du certificat médical*

Références **:**

RC-OPS 1.B.120 Documents de bord

(c) Chaque membre d'équipage de cabine doit, sur chaque vol, transporter le certificat de sécurité-saucvetage, l'attestation d'aptitude physique et mentale du personnel navigant commercial et l'attestation d'aptitude professionnelle, en cours de validité.

E 03 Aptitude professionnelle

Instructions : *Vérifier les dates et butées entre contrôles*

Références **:**

RC-OPS 1.B.120 Documents de bord

(c) Chaque membre d'équipage de cabine doit, sur chaque vol, transporter le certificat de sécurité-sauvetage ou équivalent.

. L'entreprise de transport aérien doit définir des méthodes d'entraînement dont le principe et le volume doivent être décrits dans le manuel d'exploitation, ainsi que les moyens mis en oeuvre pour leur application.
Cet entraînement doit comprendre des stages théoriques et pratiques portant sur les connaissances générales spécifiques à chaque fonction, sur les connaissances générales de sécurité-sauvetage, de sûreté ainsi que les connaissances particulières à chaque type d'avion sur lequel le membre d'équipage peut être employé. Pour le PNC cet entraînement doit porter également sur les connaissances de secourisme.

Chaque membre d"équipage doit suivre au moins un stage par « période de référence » de douze mois identique d"une année sur l"autre et définie par l"exploitant, deux stages consécutifs ne devant pas être séparés par plus de quinze mois.

Tout PNC doit avoir satisfait au moins à un contrôle par « période de référence » de douze mois définie par l"exploitant pour les contrôles et identique d"une année sur l"autre deux contrôles consécutifs ne devant pas être séparés par plus de quinze mois.

E 04 Attestation de situation professionnelle

Instructions : *vérifier que chaque PNC est en possession de cette attestation*

Chaque navigant doit être en possession d'un document relatif à sa situation professionnelle dont le modèle figure en annexe du présent arrêté et qu'il est tenu de présenter à toute demande des services compétents.

EQUIPEMENTS SECURITE SAUVETAGE - POSTE

F 01 Extincteurs

Instructions : *Vérifier la présence d'un extincteur en poste (Halon) et la date de contrôle de l'extincteur*

Références : **OPS.1.K.160 Extincteurs à main (voir AMC OPS 1.K.160)**

L'exploitant ne peut exploiter un avion que s'il est équipé d'extincteurs à main répartis dans le poste de pilotage, en cabine passagers et, le cas échéant, dans les compartiments cargo et les offices, conformément aux dispositions suivantes :

b) au moins un extincteur à main contenant du Halon 1211 (bromochlorodifluorométhane, $CBrClF_2$) ou un agent extincteur équivalent doit être placé dans le poste de pilotage à un endroit convenable pour l'utilisation par l'équipage de conduite

F02 Hache

Instructions : *Vérifier la présence d'une hache ou d'un pied de biche en poste pour tout avion avec MTOW >5,7T ou CMASP >9*

Références : **RC-OPS 1.K.165 Haches de secours et pieds de biche**

F 03 Lampe PNT

Instructions : *Vérifier la présence d'une torche électrique en fonctionnement et accessible par PNT (qui n'est pas tenue d'être approuvée)*

Références :

RC-**OPS 1.K.015 Feux opérationnels des avions**

L'exploitant ne peut exploiter un avion que s'il est équipé de : (a) pour un vol de jour,

(4) et une torche électrique pour chaque membre d'équipage réglementaire, facilement accessible des membres d'équipage lorsqu'ils occupent leur poste de travail.

RC-**OPS 1.K.005 c 2** Les équipements ci-après mentionnés ne sont pas tenus d'être approuvés
2) les torches électriques référencées au paragraphe RC-OPS 1.K.015(a)(4)

F 04 O2 subsistance (AVIONS PRESSURISES)

Instructions :

Si le vol > 10000 ft :

- *Vérifier que les masques ont les caractéristiques suivantes :*
  - *à portée immédiate des PNT*
  - *masques à pose rapide pour avion volant à plus de 25000 ft*
  - *masques d'un modèle approuvé (présence d'un numéro de TSO)*
- *Vérifier la pression de la bouteille*

ALIMENTATION POUR	DUREE ET ALTITUDE PRESSION CABINE
Tous les occupants des sièges du poste de pilotage en service de vol	Totalité du temps de vol où l'altitude pression cabine est supérieure à 13000 ft et totalité du vol où l'altitude pression cabine est supérieure à 10000 ft mais ne dépasse pas 13000 ft après les 30 premières minutes passées à ces altitudes, mais en aucun cas inférieure à : I) 30 minutes pour les avions certifiés pour voler jusqu'à 25000 ft (note 2) II) 2 heures pour les avions certifiés pour voler à plus de 25000 ft (note 3)

Références :

RC-**OPS 1.K.145 – Oxygène de subsistance - Avions pressurisés (Voir appendice 1 au paragraphe** RC-**OPS 1.K.145) (voir IEC OPS 1.K.145 et IEC OPS 1.K.145/1.K.150)**

IEC OPS 1.K.145 - Oxygène de subsistance - avions pressurisés

Un masque à pose rapide est un type de masque qui :

a. peut être placé sur le visage à partir de la position prêt à l'emploi, être attaché correctement d'une seule main en moins de 5 secondes, fournir de l'oxygène sur demande et rester ensuite en position, laissant libre l'usage des deux mains ;

b. peut être posé sans gêner le port de lunettes et sans retarder le membre l'équipage de conduite dans la conduite des procédures d'urgence qui lui ont été assignées ;

c. permet, après sa pose, une communication immédiate entre l'équipage de conduite et les autres membres de l'équipage à l'aide du système d'interphone de l'avion ;

d. n'empêche pas les communications radio

Appendice 1 au paragraphe OPS 1.K.145
Oxygène Exigences minimales pour l'oxygène de subsistance pour les avions pressurisés pendant et après une descente d'urgence (Note 1)

F 04 O2 subsistance (AVIONS NON PRESSURISES)

Instructions :

Si le vol > 10000 ft : Vérifier la pression de la bouteille

Références : **OPS 1.K.150 Oxygène de subsistance - Avions non pressurisés (Voir appendice 1 au paragraphe OPS 1.K.150) (Voir IEM OPS 1.K.145/1.K.150)**

(a) Généralités :

1) L'exploitant ne peut exploiter un avion non pressurisé à des altitudes supérieures à 10 000 ft que s'il est muni d'un système pouvant stocker et dispenser l'oxygène de subsistance requis.

(2) La quantité d'oxygène de subsistance, exigée pour une opération donnée, doit être déterminée sur la base d'altitudes et d'une durée de vol cohérentes avec les procédures d'exploitation spécifiées pour chaque opération dans le manuel d'exploitation et avec les itinéraires à suivre, et avec les procédures d'urgence spécifiées dans le manuel d'exploitation.

(3) Un avion devant voler au-dessus de 10 000 ft devra être doté d'équipements capables de stocker et de distribuer les quantités d'oxygène exigées.

(b) Exigences en matière d'équipements et d'alimentation en oxygène :

(1)Equipage de Conduite - Chaque membre d'équipage de conduite en fonction au poste de pilotage doit disposer d'oxygène de subsistance tel que spécifié en appendice 1 ci-dessous. Si l'ensemble des personnes occupant les sièges du poste de pilotage sont alimentées en oxygène provenant de la source d'alimentation réservée à l'équipage de conduite, ceux-ci doivent alors être considérés comme membres de l'équipage de conduite en exercice dans le poste de pilotage, pour ce qui concerne l'alimentation en oxygène. Les occupants des sièges du poste de pilotage non alimentés en oxygène équipage sont considérés comme des passagers, pour ce qui concerne l'alimentation en oxygène.

F 05 Protection respiratoire PNT

Instructions :

- *Vérifier la présence d'un équipement de protection respiratoire par PNT dans les cas suivants :*

- avion pressurisé

- avion non pressurisé de MTOW > 5,7T ou CMASP > 19

- *Vérifier dans ces cas que les équipements ont les caractéristiques suivantes :*

- masque couvrant yeux, nez, bouche

- système homologué (cela garantit les 15 min d'autonomie) et en état de validité (date de fabrication et présence de scellés)

- équipement portatif distinct de celui du PNC, avec autonomie 15 minutes mini :

si déplacement prévu pour procédures urgence
***ou** si PEQ > 1 et pas de PNC*
- système de communications intégré permettant échanges instantanés entre PNT, PNC et vers l'extérieur.

Références : RC-**OPS 1.K.155 Equipements de protection respiratoire pour l'équipage (Voir IEM OPS 1.K.155)**

OPS 1	(f) Lorsque les procédures d'urgence nécessitant une protection respiratoire entraînent le déplacement d'un membre de l'équipage de conduite, celui-ci doit disposer à proximité immédiate d'un équipement de protection respiratoire portatif, distinct de celui prévu pour le personnel navigant commercial au paragraphe (a)(2).

F 06 Gilets PNT

Instructions :

- *Vérifier la présence d'un gilet de sauvetage muni d'une balise lumineuse de survie par personne à bord pour les cas suivants :*
  - DEC ou APP au-dessus de l'eau
  ***ou** - survol de l'eau à plus de 50 Nm de la côte*
- *Vérifier dans ces cas que les gilets de sauvetage sont rangés dans un endroit facilement accessible à partir du siège ou de la couchette de la personne à qui le gilet est destiné*

Références : OPS 1.K.200 - Gilets de sauvetage (voir IEM OPS 1.K.200)

F 07 Harnais PNT

Instructions : *Vérifier que tous les sièges PNT et les sièges adjacents à un siège PNT sont équipés de :*
- une ceinture avec harnais de sécurité à point de déverrouillage unique
***ou** - pour avions de MTOW < 5,7 T, une ceinture de sécurité avec baudrier*
***ou** - pour avions de MTOW < 2,73 T, une ceinture de sécurité*

Références : **RC-OPS 1.K.115 Sièges, ceintures de sécurité, harnais et dispositifs de retenue pour enfants**

F 08 Issues de secours

Instructions : *Lorsqu'une issue de secours réservée aux PNT est requise, vérifier qu'elle comporte un moyen sûr d'atteindre le sol dans les deux cas suivants :*
- issue à plus de 1,83m du sol lorsque les trains sont sortis
*ou - pour avion dont CDN de type après **01/04/2000** avec issue à plus de 1,83m du sol après rupture ou non extension du train*

Références : **OPS 1.K.180 Dispositifs d'évacuation d'urgence**

F 09 Public adress / INTER COM

Instructions: *Vérifier l'emplacement et le fonctionnement des systèmes d'interphone et du système d'annonce passagers selon les caractéristiques suivantes :*
Interphone équipage de conduite :
- obligatoire si plus d'un PNT
- installé sur ensemble micro / casques (sauf micros à main)

Interphone équipage :
- obligatoire si MTOW > 15T ou CMASP > 19 avec un CDNI délivré avant le 01/04/65.

- communication entre poste et tout compartiment pax ou office situé en dehors pont principal
- indépendant du système annonces pax (sauf combinés, micros, sélecteurs et systèmes de signalisation)
- accès immédiat depuis chaque place pilote
- opérationnel en 10 secondes maxi
- toute issue de plain pied, ou paire d'issues, de secours de plain pied doit être visible depuis un poste PNC équipé de l'interphone
- signal sonore et visuel d'alerte pour appel PNC <===> PNT
- possibilité de juger de l'urgence de l'appel
- permettre communication entre le sol et un des PNT

Annonce passagers :
- obligatoire si avion de CMASP >19
- indépendant des interphones (sauf combinés, micros, sélecteurs et systèmes de signalisation)
- accès immédiat depuis chaque place pilote
- utilisable depuis chaque poste PNC situé près d'une issue de secours de plain pied
- opérationnel en 10 secondes offices et toilettes
- audible depuis tout siège et depuis office et toilettes

Références :
RC-OPS 1.K.070 Système d'interphone pour les membres de l'équipage de conduite

RC-OPS 1.K.075 Système d'interphone pour les membres de l'équipage

RC-OPS 1.K.080 Système d'annonce passagers

F 10 Porte de séparation cabine / poste

Instructions: *Vérifier, pour avion de CMASP >19, la présence d'une porte de séparation cabine / poste ayant un dispositif de verrouillage et un panneau indiquant " réservé à l'équipage "*

Références : **RC-OPS 1.K.125 - Rideaux et portes intérieurs**

F 11 G.P.W.S.

Instructions : *Vérifier la présence d'un GPWS pour tout avion à turbines de MTOW>5,7T ou CMASP>9*

Références : **RC-OPS 1.K.045 - Dispositif avertisseur de proximité du sol**

F 12 A.C.A.S

Instructions : *Vérifier, pour avions à turbines, la présence d'un système anti-abordage embarqué d'un niveau de performances au moins égal à celui de l'ACAS II dans les cas suivants :*
- MTOW >15T ou CMASP >30

Références : **OPS 1.K.050 - Système anti-abordage embarqué**

EQUIPEMENTS SECURITE SAUVETAGE - CABINE

G 01 Extincteurs

Instructions : *Vérifier le nombre, la nature, l'emplacement et la validité des extincteurs*

CMASP	7 à 30	31 à 60	60 à 200	201 à 300	301 à 400	401 à 500	501 à 600	601 et plus
EXTINCTEURS	1	2	3	4	5	6	7	8
DONT BCF		dont 1 halon	dont 2 halons					

Références : **RC-OPS 1 K.160 Extincteurs à main**

G 02 Hache

Instructions : *Vérifier, pour tout avion de CMSAP >200, la présence d'une hache ou d'un pied de biche placé dans l'office situé le plus à l'arrière ou à proximité de cet office (il ne doit pas être visible des PAX)*

Références : RC-**OPS 1 K.165 Haches de secours et pieds de biche**

G 03 Lampes PNC

Instructions : *Vérifier la présence d'une torche électrique en fonctionnement et accessible par PNC*

Références : RC-**OPS 1 K.015 Feux opérationnels des avions**

G 04 O2 1er secours

Instructions :
si altitudes > 25 000 ft et PNC requis :
Vérifier qu'il s'agit d'un modèle de bouteille homologué, la présence de masques compatibles, la pression de la bouteille et le nombre de systèmes distributeurs en quantité suffisante (au moins 2 avec possibilité d'alimenter le PNC)

Références :
RC-OPS 1 760 Oxygène de premiers secours

IEC OPS 1.K.140 Oxygène de premiers secours (voir IEM OPS 1.K.140)
Cet oxygène doit être distingué de l'oxygène thérapeutique embarqué spécifiquement pour certains passagers.
Les systèmes distributeurs peuvent être portatifs.

G 05 O2 subsistance (AVIONS PRESSURISES)

Instructions :
Lorsque de l'O2 subsistance est exigé :

- dans le cas de bouteilles, vérifier qu'il s'agit d'un modèle de bouteille homologué, vérifier la présence de masques compatibles, la pression de la bouteille et le nombre requis.

- dans le cas de systèmes chimiques, vérifier qu'ils n'ont pas été percutés.

Si vol > 10000ft :

ALIMENTATION POUR	**DUREE ET ALTITUDE PRESSION CABINE**
tous les PNC requis	Temps de vol où Pc > 13 000 ft (30 minutes minimum) + Temps de vol où 10 000ft < Pc < 13 000ft après les 30 premières minutes à ces altitudes.
100 % des passsagers	10 minutes ou Temps de vol où Pc > 15 000 ft , le plus grand des deux.
30 % des passagers	Temps de vol où 14 000 ft < Pc < 15 000 ft.
10 % des passagers	Temps de vol où 10 000 ft < Pc < 14 000 ft après les 30 premières minutes à ces altitudes

Les PNC supplémentaires doivent être considérés comme des passagers.

*Pour avions **non** certifiés au-dessus de 25000ft et descente à Pc = 14 000 ft en moins de 4 mn :*

ALIMENTATION POUR	**DUREE ET ALTITUDE PRESSION CABINE**
tous les PNC requis et 10% des passagers	Temps de vol où 10 000 ft < Pc < 14 000 ft.

Si vol > 25000ft :
Les exigences sont les suivantes :

- un équipement portatif / PNC requis réparti de manière uniforme dans la cabine

- un système distributeur / siège + au moins 10 % des sièges

Références :
OPS 1.K.145 Oxygène de subsistance - Avions pressurisés

appendice 1 au paragraphe OPS 1 K.145

G 05 bis **O2 subsistance (AVIONS NON PRESSURISES)**

Instructions :
Si vol > 10000ft :

- dans le cas de bouteilles, vérifier qu'il s'agit d'un modèle de bouteille homologué, vérifier la présence de masques compatibles, la pression de la bouteille et le nombre requis.

- dans le cas de systèmes chimiques, vérifier qu'ils n'ont pas été percutés.

ALIMENTATION POUR	DUREE ET ALTITUDE PRESSION CABINE
tous les PNC requis	Temps où Pc > 13 000 ft et pour toute période supérieure à 30 mn où 10 000 ft < Pc < 13 000 ft
100 % des passsagers	Temps où Pc > 13 000 ft
10 % des passagers	Temps après 30 mn ou 10 000 ft < Pc < 13 000 ft

Les PNC supplémentaires doivent être considérés comme des passagers.

Références :
OPS 1.K.150 Oxygène de subsistance - Avions non pressurisés

appendice 1 au paragraphe RC-**OPS 1 K.145**

G 06 **Protection respiratoire PNC**

Instructions :

- *Vérifier la présence d'équipements de protection respiratoire PNC dans les cas suivants :*

- avion pressurisé
-, avion non pressurisé de MTOW > 5,7T ou CMASP > 19

- *Vérifier dans ces cas que les équipements ont les caractéristiques suivantes :*

- équipement portatif couvrant yeux, nez, bouche
- capable de fournir du gaz respirable pdt au moins 15 minutes (vérifier pour cela qu'il s'agit d'un modèle homologué, vérifier le plombage et la date de validité)
- installés à proximité de chaque poste PNC requis

Références : **RC-OPS 1 K.155 Equipements de protection respiratoire pour l'équipage** (Voir IEM OPS 1.K.155 -).

G 07 **Gilets PNC, PAX, BB, INF**

Instructions :

- *Vérifier la présence d'un gilet de sauvetage muni d'une balise lumineuse de survie par personne à bord pour les cas suivants :*
  - DEC ou APP au-dessus de l'eau
  ***ou** - survol de l'eau à plus de 50 Nm de la côte*
- *Vérifier dans ces cas que les gilets de sauvetage sont rangés dans un endroit facilement accessible à partir du siège ou de la couchette de la personne à qui le gilet est destiné*

Rem : les gilets bébés peuvent être remplacés par tout autre moyen flottant approuvé et muni d"une balise lumineuse de survie.
Rem : les coussins ne sont pas considérés comme des moyens de flottaison.

Références : **RC-OPS 1.K.200 Gilets de sauvetage (**voir IEM OPS 1.K.200 -).

G 08 **Harnais PNC**

Instructions : *Vérifier que tous les sièges PNC requis et les sièges observateurs sont équipés de :*

- une ceinture avec harnais de sécurité à point de déverrouillage unique
***ou** - pour avions de MTOW < 5,7 T, une ceinture de sécurité avec baudrier*
***ou** - pour avions de MTOW < 2,73 T, une ceinture de sécurité*

Références : **RC-OPS 1.K.115 Sièges, ceintures de sécurité, harnais et dispositifs de retenue pour enfants** (-paragraphe (a) et (b))

- Un harnais avec point de verrouillage unique / PNC
- Cependant, cette exigence n'exclut pas l'utilisation de sièges passagers par les PNC en surplus du nombre minimal requis.

G.09 **Ceintures PAX**

Instructions : *Vérifier la présence de :*

- une ceinture de sécurité (ou baudrier ou harnais) par passager âgé de 2 ans ou plus
***et** - une ceinture à boucle supplémentaire ou autre système de retenue pour chaque bébé.*

Références : **OPS 1 K.115 Sièges, ceintures de sécurité, harnais et dispositifs de retenue pour enfants**

G 10 **Cartons sécurité**

Instructions : *Vérifier la présence d'une notice individuelle de sécurité par passager qui indique l'utilisation des équipements de secours et les issues susceptibles d'être utilisées.*

Références : **RC-OPS 1 D.115 Information des passagers**

G 11 **Mégaphones**

Instructions : *Vérifier la présence de mégaphones en fonctionnement selon les quantités suivantes (pour chaque pont passagers) :*

nombre de sièges passagers	nombre de mégaphones exigés
61 à 99	1
100 ou plus	2

Références : **RC-OPS 1 K.185 Mégaphones** (voir AMC OPS 1 K.185)

G 12 **ELT fixe (Émetteur de localisation d'urgence automatique)**

Instructions : *Vérifier la présence d'un ELT*

Références : **OPS 1 K.195 Émetteur de localisation d'urgence automatique**) (voir IEM OPS 1 K.195).

G 13 (cf. F 09) **Public adress / inter com PNT-PNC**

Instructions : *Vérifier l'emplacement et le fonctionnement des systèmes d'interphone et du système d'annonce passagers*

Références :
OPS 1 K.080 Système d'interphone pour les membres de l'équipage

OPS 1.K.080 Système d'annonce passagers

G 14 **Consignes lumineuses**

Instructions : *Vérifier, pour les avions dont le poste de pilotage n"a pas la vue sur tous les sièges passagers, la présence et le fonctionnement de consignes lumineuses*

Références : RC-**OPS 1.K.120 Consignes «Attachez vos ceintures» et «Défense de fumer»**

G 15 **Eclairage de secours**

Instructions : *Vérifier le fonctionnement de l'éclairage de secours*

Références : RC-**OPS 1 K.190 Eclairage de secours**
pour les avions dont la CMASP > 9 : éclairage de secours équipé d'une source alimentation indépendante propre à faciliter l'évacuation de l'avion.
Le système d'éclairage de secours doit comprendre:

(1) **pour les avions dont la CMASP > 19,**
- les sources d'éclairage général de la cabine.
- l"éclairage intérieur des zones des issues de secours de plain-pied.
- l'éclairage des signes d'emplacement et des marquages des issues de secours.
- avions dont la demande de CDN de type déposée < 1er mai 1972, volant de nuit, l'éclairage extérieur de toutes les issues de secours sur les ailes et des issues, pour lesquelles des dispositifs d'aide à la descente au sol sont exigés.
- avions dont la demande de CDN de type = 1er mai 1972, volant de nuit, l'éclairage extérieur de toutes les issues de secours passagers.

(2) **pour les avions dont la CMASP = 19 et qui sont certifiés selon le JAR/FAR 23 ou le JAR/FAR 25,**
- les sources d'éclairage général de la cabine.
- l'intérieur des zones des issues de secours.
- et l'éclairage des signes d'emplacement et des marquages des issues de secours.

(3) **pour les avions dont la CMASP=19 et qui ne sont pas certifiés selon le JAR/FAR 23 ou le JAR/FAR 25**, les sources d'éclairage général de la cabine.

avions dont la CMASP = 9, exploité de nuit : éclairage général de la cabine propre à faciliter l'évacuation de l'avion.

G 16 **Cheminement lumineux**

Instructions : *Vérifier, pour les avions dont la CMASP > 19 et dont 1er CDN de type*

après 1/1/58, le fonctionnement du cheminement lumineux ; pour les avions dont la CMASP= 30, vérifier sa conformité au JAR25

Références :
RC-OPS 1 K.190 Eclairage de secours

G 17 **Issues de secours**

Instructions : *Vérifier la signalisation, les dégagements et les toboggans (si nécessaire)*

Références :
RC-OPS 1.K.175 Marquage extérieur des issues de secours

Avions =10 pax: issues prévues pour être ouvertes de l'extérieur et les dispositifs d'ouverture correspondants doivent être signalés à l'extérieur de l'avion en français et dans une autre des langues officielles de l'O.A.C.I.
Elles doivent être encadrées par une bande de couleur de 5 cm de large et offrir un contraste de couleur avec les surfaces avoisinantes.

Issues inutilisables

Issues de type III.:
concerne les avions de MMD certifiée> 5700kg et 20 passagers et plus:

avions certifiés de type après le 1 mars 1987:

- séquence d"ouverture sur les issues
- couloir d"accès libre et largeur de 25 cm au moins (sauf débit équivalent démontré).
- limitation du débattement des sièges et effacement des accoudoirs et des tablettes (intégrité du couloir d"accès).
- sièges au droit des issues: rendent minimale la probabilité de coincement d"un pied ou autre partie.

avions certifiés de type avant le 1 mars 1987:

- poignées d"issues clairement signalées.
- séquence d"ouverture sur les issues.
- couloir d"accès libre et largeur de 25 cm au moins (sauf si 2 chemins d"accès sont créés ...).
- limitation du débattement des sièges et effacement des accoudoirs et des tablettes (intégrité du couloir d"accès).
- sièges au droit des issues: rendent minimale la probabilité de coincement d"un pied ou autre partie.

Appendice 1 au paragraphe RC-OPS 1 K.105: Arrimage des bagages

- chaque objet doit être rangé uniquement dans un endroit capable de le retenir.
- les rangements sous les sièges ne doivent pas être utilisés sauf pour les sièges équipés d"une barre de maintien et pour des bagages dont la taille permet qu"ils soient correctement retenus.
- des objets ne doivent pas être rangés dans les toilettes, ni contre les cloisons qui sont incapables de les retenir en empêchant les mouvements sauf si ces cloisons portent une étiquette spécifiant la masse maximale qui peut être placée à cet endroit.
- les bagages et le fret placés dans les armoires ne doivent pas être d"une taille interdisant la fermeture correcte des portes.

- les bagages et le fret ne doivent pas être placés dans des endroits où ils peuvent gêner l'accès aux équipements d'urgence.
- contrôle du rangement des bagages (pas de gêne si évacuation , pas de blessures par chute).

RC-OPS 1 K.180 Dispositifs d'évacuation d'urgence

- conditions:

Avion dont la hauteur des seuils des issues de secours passagers.

- est supérieure à 1,83m (6ft) au-dessus du sol, l'avion se trouvant au sol, train d'atterrissage sorti.
- ou excéderait 1,83m (6ft) au-dessus du sol, suite à la rupture ou à l'extension défectueuse d'une ou de plusieurs jambes du train d'atterrissage (première demande de CDN de type a été déposée le 1er avril 2000 ou à une date ultérieure).

- **équipements** ou systèmes disponibles à chaque issue permettant aux passagers et à l'équipage d'atteindre, en toute sécurité, le sol en cas d'urgence.

De tels équipements ou dispositifs ne seront pas nécessaires aux issues d'évacuation situées sur les ailes, si hauteur inférieure à 1,83m (6ft) au-dessus du sol.

G 18 **Canots / ELT portable**

Instructions : *Vérifier dans le cas d'un vol prolongé au-dessus de l'eau (cf. conditions ci-dessous) la présence des équipements ci-dessous :*

- Des canots de sauvetage en nombre suffisant pour accueillir l'ensemble des occupants de l'avion en cas de perte d'une des embarcations ayant la plus grande capacité nominale. Les canots de sauvetage doivent être équipés de

- *une balise lumineuse de survie.*
- *un équipement de survie, comprenant également les moyens de se maintenir en vie, adapté à la nature du vol qui doit être entrepris*

- au moins deux émetteurs de localisation d'urgence

Références : **RC-OPS 1 K.205 Canots de sauvetage et émetteurs de localisation d'urgence pour les vols prolongés au-dessus de l'eau**

(a) L'exploitant ne peut exploiter un avion survolant une étendue d'eau et s'éloignant d'un aérodrome se prêtant à un atterrissage d'urgence d'une distance supérieure à :

(1) 120 minutes de vol à la vitesse de croisière ou 400 milles nautiques - la plus courte des deux - pour les avions capables de poursuivre leur vol jusqu'à un aérodrome en cas de panne du(des) moteur(s) critique(s) survenant en tout point de la route ou des déroutements prévus ;

(2) ou 30 minutes de vol, à la vitesse de croisière ou 100 milles nautiques, - la plus courte des deux - pour tous les autres avions.

que si les équipements spécifiés aux paragraphes (b) et (c) sont embarqués.

G **Trousse 1er secours**

19

Instructions : *vérifier le nombre de trousses, leur contenu et la validité des produits selon les quantités suivantes :*

Nombre de sièges passagers installés	**Nombre de trousses de premiers secours exigées**
De 0 à 99	1
De 100 à 199	2
De 200 à 299	3
300 ou plus	4

Références : **RC-OPS 1 K.130 Trousses de premiers secours** (voir AMC OPS 1.K.130)

G 20 **Trousse médicale d'urgence**

Instructions : *Vérifier que, tout avion dont la CMASP > 30 et dont le vol est à plus de 60 minutes (à une vitesse de croisière normale) d'un aérodrome où une assistance médicale qualifiée pourrait supposer être disponible, est doté d'une trousse médicale d'urgence. Elle doit être placée dans la mesure du possible dans le poste de pilotage.*

Références : **OPS 1 K.135 Trousse médicale d'urgence** (voir AMC OPS 1.K.1356):

G 21 **Toilettes**

Instructions :

Vérifier les signalisations et équipements suivants au niveau des toilettes :

- des récipients de toilettes tels que les objets introduits par l'orifice ne puissent pas tomber à l'extérieur. Ces récipients doivent être séparés des zones pouvant engendrer un feu (notamment installations électriques)

- une indication d'interdiction de fumer sur chaque face des portes des toilettes (en français et autre langue OACI, ou pictogramme)

et pour les avions de plus de 30 PAX :

- détecteur de fumée dans chaque compartiment toilette avec alarme.

- des poubelles de toilettes munies d'un extincteur automatique.

ETAT DE L'AVION

H Références : **manuel de vol de l'avion**

CONDITIONS DE TRANSPORT – CARGO & COMBI

I 01 **Arrimage / palettisation**

Instructions *: Vérifier l'arrimage et la palettisation du fret*

Références :
RC-OPS 1.D.120 Préparation du vol
(b) Le commandant de bord ne doit pas débuter un vol avant d'avoir vérifié les points ci-après :
(10) le chargement est correctement réparti et arrimé en toute sécurité ;

I 02 Etat palettes / containers
Instructions *: Vérifier l'état des palettes et des containers*

Références :
RC-OPS 1.D.120 Préparation du vol
(b) Le commandant de bord ne doit pas débuter un vol avant d'avoir vérifié les points ci-après :
(10) le chargement est correctement réparti et arrimé en toute sécurité ;

I 03 **Extincteur dans compartiment cargo**
Instructions *: Vérifier la présence d'un extincteur par compartiment bagages ou cargo de classe A ou B et un extincteur par compartiment cargo de classe E*

Références :
RC-OPS 1.K.160 Extincteurs à main
(d) Au moins un extincteur à main facilement accessible doit être disponible et utilisable dans chaque compartiment cargo ou bagages de classe A ou B et dans chaque compartiment cargo de classe E accessible en vol aux membres d'équipage.

AMC OPS 1.K.160 extincteurs à main
A moins qu'un extincteur ne soit clairement visible, son emplacement devrait être indiqué par une plaquette ou un signe. .Des symboles appropriés peuvent être utilisés afin de compléter de tels plaquettes ou signes.

I 04 LTA (Lettre de Transport Aérien) (si requis)
Instructions *: la LTA n'est pas un document obligatoire. Par contre, si le CTE remarque dans un chargement un colis douteux qui pourrait être une marchandise dangereuse mais qui n'est pas accompagné d'un document de transport de marchandises dangereuses, la LTA peut alors être utilisée pour obtenir des informations sur le contenu du colis suspecté.*

Références : **Convention de Varsovie**
Article 5 - Lettre de transport aérien
(1) Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remsie d'un titre appelé : " lettre de transport aérien " ; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.
(2) Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat du transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, sous réserve des dispositions de l'article 9.

La LTA doit contenir : Points de départ et de destination.
Elle est établie en 3 exemplaires, un "pour le transporteur" signé par l'expéditeur, un "Pour le destinataire" signé par le transporteur et l'expéditeur, il accompagne la marchandise. Le 3ème signé par le transporteur, remis à l'expéditeur.

Article 8

La lettre de transport doit contenir les mentions suivantes :

a) Le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi ;

b) Les points de départ et de destination ;

c) Les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international ;

d) Le nom et l'adresse de l'expéditeur ;

e) Le nom et l'adresse du premier transporteur ;

f) Le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu ;

g) La nature de la marchandise ;

h) Le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis ;

i) Le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise ;

j) L'état apparent de la marchandise et de l'emballage ;

k) Le prix du transport s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer ;

l) Si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais ;

m) Le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2 ;

n) Le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien ;

o) Les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien ;

p) Le délai de transport et indication sommaire de la voie à suivre (via) s'ils ont été stipulés ;

q) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente convention.

Article 10

(1) L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien.

CONDITIONS DE TRANSPORT - MARCHANDISES DANGEREUSES

J 01 Déclaration de l'expéditeur

Instructions : *Vérifier la présence d'un document de transport de marchandises dangereuses (rédigé en langue anglaise si nécessaire) et sa cohérence avec la NOTOC.*

Références :

RC-OPS 1.R.050 Document de transport de marchandises dangereuses

(a) L'exploitant doit s'assurer que, hormis dans le cas d'une indication contraire des Instructions techniques, les marchandises dangereuses sont accompagnées d'un document de transport de marchandises dangereuses.

(b) Lorsque les marchandises dangereuses sont transportées sur un vol sortant totalement ou partiellement des limites territoriales d'un Etat, le document devra être complété en anglais, en plus de toute autre langue requise.

RC-OPS 1.R.OO5 Terminologie

(5) *document de transport de marchandises dangereuses* - document spécifié dans les Instructions techniques. Il est rempli par la personne désirant faire transporter des marchandises dangereuses et contient des informations relatives aux dites

marchandises. Ce document comporte une déclaration signée attestant que les marchandises dangereuses sont entièrement et précisément décrites par leur désignation correcte et leur nomenclature O.N.U. (le cas échéant), et attestant qu'elles sont correctement classifiées, emballées, marquées, étiquetées et en état d'être transportées.

J 02 NOTOC

Instructions : *Vérifier la présence à bord et le contenu*

Références : **RC-OPS 1.B.130 Informations supplémentaires et formulaires de bord**

(8) la notification des chargements spéciaux, marchandises dangereuses incluses, y compris les renseignements écrits fournis au commandant de bord conformément aux exigences relatives au transport des marchandises dangereuses.

J 03 *Transport sous dérogation (si requis)*

Instructions : *Vérifier la présence d'un document de dérogation aux instructions techniques donnée par les Etats concernés lorsque le transport d'une marchandise dangereuse est normalement interdit par les instructions techniques*

Références :

RC-**OPS 1.R.020 Autorisation de transport de marchandises dangereuses**

L'exploitant ne peut transporter des marchandises dangereuses qu'avec l'autorisation préalable de l'Autorité.

RC-**OPS 1.R.030 Limitations du transport de marchandises dangereuses**

(b) L'exploitant doit prendre toutes les mesures pour s'assurer que les articles et substances ou toutes autres marchandises identifiées dans les Instructions techniques comme interdites de transport en circonstances normales sont uniquement transportées lorsque :

(1) elles font l'objet d'une dispense émanant des Etats concernés conformément aux termes des Instructions techniques (voir IEM OPS 1.R.030(b)(1)) ;

(2) ou que les Instructions techniques indiquent qu'elles peuvent être transportées sous réserve d'une autorisation délivrée par l'Etat d'origine.

IEM OPS 1.R.030(b)(1) Etats concernés par les autorisations

1. Les Instructions techniques prévoient que, dans certaines circonstances, des marchandises dangereuses qui sont normalement interdites dans un avion puissent être transportées. Ces circonstances incluent des cas d'extrême urgence ou lorsque d'autres formes de transport sont inappropriées ou lorsque la conformité pleine et entière avec les exigences prescrites est contraire à l'intérêt public. Dans ces circonstances, tous les Etats concernés peuvent délivrer des dérogations aux dispositions des Instructions techniques à condition que tout effort soit fait pour parvenir à un niveau de sécurité global qui soit équivalent à celui demandé par les Instructions techniques.

J 04 *Emballage : UN/étiquettes/état*

Instructions : *Vérifier l'intégrité de l'emballage, la présence d'un numéro UN et la cohérence avec la classe correspondant à l'étiquetage*

Références :
RC-**OPS 1.R.040 Emballage**
L'exploitant doit prendre toutes les mesures pour s'assurer que les marchandises dangereuses sont emballées conformément aux Instructions techniques.

RC-**OPS 1R.045 Etiquetage et marquage**
(a) L'exploitant doit prendre toutes les mesures pour s'assurer que les colis, suremballages et conteneurs de fret sont étiquetés et marqués conformément aux Instructions techniques.

(b) Lorsque des marchandises dangereuses sont transportées sur un vol sortant totalement ou partiellement des limites territoriales d'un Etat, l'étiquetage et le marquage devront se faire en anglais, en plus de toute autre langue requise.

J 05 *Répartition / séparateur fret*
Instructions : *Vérifier le positionnement du chargement, le type de transport requis (avion passager ou cargo), l'arrimage du fret*

Références :
RC-**OPS 1.R.070 Restrictions de chargement**
(a) Cabine passagers et poste de pilotage. L'exploitant doit s'assurer que les marchandises dangereuses ne se trouvent pas dans la cabine occupée par des passagers, ni dans le poste de pilotage, sauf indication contraire des Instructions techniques.

(b) Compartiments cargo. L'exploitant doit s'assurer que les marchandises dangereuses sont chargées, isolées, rangées et arrimées à bord d'un avion conformément aux Instructions techniques.

(c) Marchandises dangereuses réservées aux seuls avions cargo. L'exploitant doit s'assurer que les colis de marchandises dangereuses portant l'étiquette «par cargo uniquement» sont transportés par avion cargo et chargés conformément aux Instructions techniques.

CONDITIONS DE TRANSPORT - TRANSPORTS PARTICULIERS

K01 Dépouilles mortelles
Instructions :
Vérifier la présence d'une marque, plaquette ou autre signe apparent sur le cercueil confirmant la présence d'un épurateur de gaz
Vérifier que le cercueil n'est placé à proximité que de matériaux inertes, à l'exclusion toutefois d'objets destinés à se trouver en contact fréquent avec des personnes (trousses, bagages, jouets, denrées alimentaires, vêtements, etc.)
Vérifier que le cercueil est isolé des occupants de l'avion en ce qui concerne le conditionnement d'air

Références : RC-**OPS 1.R.010 Conditions de transport des dépouilles mortelles par voie aérienne**

K02 Conditionnement / chargement animaux infectés ou venimeux
Instructions : *Vérifier les conditions de transport ci-dessous*

Références : RC-**OPS 1.R.015Conditions de transport des animaux infectés ou venimeux**
(1) Les animaux doivent être enfermés dans une première caisse métallique. Les grillages fermant cette caisse doivent avoir des mailles dont les dimensions sont suffisamment petites pour ne laisser passer ni les animaux eux-mêmes, ni les petits auxquels ils peuvent donner naissance.

(2) Cette première caisse doit être placée et calée au centre d'une caisse à claire voie de construction suffisamment solide pour pouvoir supporter une charge de 500 kg sur son couvercle sans présenter d'amorce d'écrasement.
Les dimensions intérieures de la seconde caisse doivent être telles qu'un espace vide de 10 cm sépare de tous côtés la première caisse de la seconde (sauf aux points de calage).

(3) La seconde caisse doit porter une étiquette spéciale noire pour les animaux venimeux et rouge pour les animaux infectés avec tête de mort à gauche et dans la partie droite l'indication :
Animaux venimeux ou infectés
.....
A MANIPULER AVEC PRECAUTION

EN CAS DE VOL A HAUTE ALTITUDE A PLACER DANS UN COMPARTIMENT PRESSURISE.

(4) La caisse contenant les animaux doit être placée de préférence dans une soute à bagages aérée et solidement amarrée.

K03 *Evacuation sanitaire*
Instructions : *Vérifier la présence d'un agrément préfectoral, l'installation à bord de l'équipement sanitaire et la présence à bord de personnel médical*

Références :

O**rganisme du C**ontrôle en **V**ol

CONTROLE EN VOL TYPE MOYEN COURRIER

Date :

Compagnie :

Numéro du vol :

Étapes :

Temps de vol :

Type d'avion :

Immatriculation :

Inspecteur(s) CISV

M :

M :

Synthèse du Contrôle

CONTRÔLE PNT

		CDB		OPL		OMN	
Nom							
Prénom							
Licence	Inst.						
C.trava	Rg PN						

	-	**OK**	Observations	-	**OK**	Observations	-	**OK**	Observations
Validité licence	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
Qualif. de type	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
Visite Médicale	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
M.C φ sol	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
C1 Semestriel	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
C2	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
Ctle en ligne	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
S/S et FH	☐	☐		☐	☐		☐	☐	

CONTRÔLE PNC - Entraînement et maintien des compétences.

- CSS-Registre PN-Certif. apt. physique-Validité de spécialisation.

Nom et Prénom	**Fonction**	-	**OK**	**Écarts éventuels**
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	

REMARQUES

Généralités - Les cases à cocher restent vides si l'item n'a pas été vu.
- Les points notés **-** seront développés ci-dessous.

Aspect Avion	-	+	
Extérieur	☐	☐	
Cockpit	☐	☐	
Cabine	☐	☐	
Documents	-	+	
Avion	☐	☐	
Exploitant	☐	☐	
PEQ	☐	☐	
Manuels	-	+	
Manex	☐	☐	
MSS	☐	☐	
Doc de vol	☐	☐	
Cargo	-	+	
Documents	☐	☐	
Avion	☐	☐	
Matériel	☐	☐	
Personnels	☐	☐	
Sûreté	☐	☐	

Déroulement du Vol

Préparation du vol	-	+	
Documents opérationnels	☐	☐	
Plan de Vol	☐	☐	
MTO (étude du dossier)	☐	☐	
Choix carburant	☐	☐	
Prévol	-	+	
Prise en compte avion	☐	☐	
Préparation avion	☐	☐	
Pleins, Opérations sol	☐	☐	
Embarquement	☐	☐	
Vol	-	+	
Suivi du vol	☐	☐	
Coordination PEQ	☐	☐	
Respect du Manex	☐	☐	
Suivi tech. (CRM & MEL)	☐	☐	

REMARQUES

O**rganisme du C**ontrôle en **V**ol

CONTROLE EN VOL TYPE LONG COURRIER

Date :

Compagnie :

Numéro du vol :

Étapes :

Temps de vol :

Type d'avion :

Immatriculation:

Inspecteur(s) CISV

M :

M :

Synthèse du Contrôle

CONTRÔLE PNT

		CDB		OPL		OPL	
Nom							
Prénom							
Licence	Inst.						
C.trava	Rg PN						

	-	**OK**	Observations	-	**OK**	Observations	-	**OK**	Observations
Validité licence	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
Qualif. de type	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
Visite Médicale	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
M.C φ sol	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
C1 semestriel	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
C2	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
Ctle en ligne	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
S/S et FH	☐	☐		☐	☐		☐	☐	

CONTRÔLE PNT

		OPL		OMN		OMN	
Nom							
Prénom							
Licence	Inst.						
C.trava	Rg PN						

	-	**OK**	Observations	-	**OK**	Observations	-	**OK**	Observations
Validité licence	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
Qualif. de type	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
Visite Médicale	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
M.C φ sol	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
C1	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
C2	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
Ctle en ligne	☐	☐		☐	☐		☐	☐	
S/S et FH	☐	☐		☐	☐		☐	☐	

Remarques:

CONTRÔLE PNC - Entraînement et maintien des compétences.
- CSS-Registre PN-Certif. apt. physique-Validité de spécialisation.

Nom et Prénom	Fonction	-	OK	Ecarts éventuels
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	
		☐	☐	

REMARQUES

N°	Items vérifiés au sol	-	+	Obs (-)
1	**Etat de l'avion** ***Aircraft condition***	-	+	
1.1	Etat général intérieur/extérieur *General external/internal condition of aircraft*	☐	☐	
1.2	Réparations apparentes *Obvious repairs*	☐	☐	
1.3	Dommages apparents non réparés *Obvious unrepaired damage*	☐	☐	
1.4	Etat des portes et trappes de visite *Condition of doors and hatches*	☐	☐	
1.5	Etat des commandes de vol *Condition of flight controls*	☐	☐	
1.6	Etat des train d"atterrissage, roues, pneus, freins + puits de train. *Condition of undercarriage, wheels, tyres and brakes + Wheel well*	☐	☐	
1.7	Etat des moteurs (Entrée d"air et sortie des gaz, pales, ailettes). *Condition of engines*	☐	☐	
1.8	Fuites *Leakage*	☐	☐	
2	**Documents de l'exploitant** ***Operator documents***	-	+	
2.1	Certificat de transporteur ou déclaration de compétence *Air operator certificate or declaration of competency*	☐	☐	
2.2	Autorisation de survol - Droits de trafic *Entry permission (charter) - Operation permission (line)*	☐	☐	
2.3	Contrat d"assurance (accident passagers + responsabilité civile aux tiers) *Air passengers accident insurance - Third party liability*	☐	☐	
2.4	Responsabilité civile aux tiers *Third party liability*	☐	☐	
2.5	Autorisation de transport de marchandises dangereuses ou d"armes *Transport permission for dangerous goods and weapons*	☐	☐	
3	**Manuels** ***Manuals***	-	+	
3.1	Manuel de vol *Aeroplane flight manual (AFM)*	☐	☐	
3.2	Manuel d"exploitation *Flight operations manual*	☐	☐	
3.3	Autorisations particulières et dérogations	☐	☐	

N°	Items vérifiés au sol	-	+	Obs (-)
3.4	Manuel sécurité sauvetage (MSS)	☐	☐	
3.5	Check-lists *Check-lists*	☐	☐	
4	**Documents avion** ***Aircraft documents***	-	+	
4.1	Certificat d'immatriculation *Certificate of registration (original)*	☐	☐	
4.2	Certificat de navigabilité *Certificate of airworthiness (original)*	☐	☐	
4.3	Certificat de limitation nuisance *Noise certificate (original)*	☐	☐	
4.4	Licence de station radio *Radio station licence (original)*	☐	☐	
4.5	Compte-rendu matériel (y compris liste des travaux reportés). *Technical log book (including Hold Item List)*	☐	☐	
4.6	Compte-rendu d'aménagement cabine	☐	☐	
4.7	Carnet de route ou dispense d'emport *Journey log book*	☐	☐	
4.8	Fiche de pesée *Weight and balance sheet*	☐	☐	
5	**Cockpit** ***Cockpit***	-	+	
5.1	Etat intérieur général *General internal condition*	☐	☐	
5.2	Bibliothèque *Aircraft library*	☐	☐	
5.3	Equipements de navigation et de communication *Nav com equipment*	☐	☐	
5.4	Extincteurs *Fire extinguishers*	☐	☐	
5.5	Hâche *Crash axe*	☐	☐	
5.6	Moyens d'évacuation	☐	☐	
5.7	Gilets de sauvetage *Life jackets*	☐	☐	
5.8	Ceintures de sécurité et harnais *Seat belts and harness*	☐	☐	
5.9	Masque à oxygène + lunettes *Oxygen masks + smoke goggles*	☐	☐	
5.10	Oxygène portable et/ou cagoules *Portable oxygen*	☐	☐	
5.11	Lampes *Torshes*	☐	☐	

N°	Items vérifiés au sol	-	+	Obs (-)
6	**Cabine** ***Cabin***	-	+	
6.1	Etat général intérieur *General internal condition*	☐	☐	
6.2	Instructions sécurité aux passagers *Passenger safety instructions*	☐	☐	
6.3	Plan d'armement des équipements de sécurité	☐	☐	
6.4	Extincteurs (Nombre, type, vérification, accès) *Fire-extinguishers (Number, type, check, access)*	☐	☐	
6.5	Haches et pied de biche (nombre, position) *Crash axes and crow bars (number, position)*	☐	☐	
6.6	Lampes PNC *Torches/Flash-lights*	☐	☐	
6.7	Eclairage de secours *Emergency lights*	☐	☐	
6.8	Cheminement lumineux *Floor path marking*	☐	☐	
6.9	Bouteilles d'oxygène et masques de protection respiratoire. *Portable oxygen and smook hoods (crew)*	☐	☐	
6.10	Masques à oxygène passagers *Oxygen masks (passengers)*	☐	☐	
6.11	Gilets (adultes, enfants, de rechange) *Life jackets (adults, children, spare)*	☐	☐	
6.12	Ceintures passagers *Seat belts*	☐	☐	
6.13	Cartons sécurité et harnais PNC *Safety instructions and harness*	☐	☐	
6.14	Mégaphones *Megaphones*	☐	☐	
6.15	Issues de secours *Emergency exits*	☐	☐	
6.16	Toboggans *Slides*	☐	☐	
6.17	Trousse de secours, trousse médecin *First aid kit, doctor's kit*	☐	☐	
6.18	Toilettes *Toilets*	☐	☐	
9	**Cargo** ***Cargo***	-	+	

N°	Items vérifiés au sol	-	+	Obs (-)
9.1	*Documents Papier* : - Manifeste cargo, LTA, NOTOC, répartition (Masse et centrage) - Respect réglementation : CAO, compatibilité, limitation - Doc de bord (IATA…)	☐	☐	
9.2	*Chargement :* - Etat : containers, palettes, sangles, Filet anti-crash - Respect chargement : arrimage du fret, répartition, compatibilité, accessibilité. - Fret réglementé : identification, respect des consignes, fret CAO	☐	☐	
9.3	*Etat Avion :* - Soute :propreté, fuite, dommage … - Matériel de sécurité : extincteurs, granulés, autres - Protection feu fumée. - Butées, verrous, PDU , Système de chargement. - Vérifications :, portes, filets, sécurités... - W &B et protection centrage. - Communication entre soute et poste	☐	☐	
9.4	*Personnel :* - Qualification : fret, chargement. - Protection du personnel.	☐	☐	
9.5	*Matériel de chargement :* - Etat loader, passerelle, …	☐	☐	

N°	Items conduite du vol	-	+	Obs (-)
2	**Préparation du vol** ***Flight preparation***	-	+	
2.1	Feuille de chargement *Load sheet*	☐	☐	
2.2	Analyse de la météo et des NOTAM *Weather / NOTAM analysis*	☐	☐	
2.3	Plan de vol circulation aérienne *ATC flight plan*	☐	☐	
2.4	Plan de vol technique *Operational flight plan*	☐	☐	
2.5	Calcul du carburant *Fuel calculation*	☐	☐	
2.6	Route et dégagement(s) *Route and alternate(s)*	☐	☐	
2.7	Coordination équipage *Crew co-ordination*	☐	☐	

N°	Items conduite du vol	-	+	Obs (-)
3	**Parking** ***Apron***	-	+	
3.1	Contrôle des documents et des manuels *Documents and manuals checking*	☐	☐	
3.2	Vérification du dossier de voyage *Technical log book survey*	☐	☐	
3.3	Conformité avec les MEL/CDL *Compliance with MEL/CDL*	☐	☐	
3.4	Préparation cabine *Cabin preparation*	☐	☐	
3.5	Préparation cockpit *Cockpit preparation*	☐	☐	
3.6	Calcul des données de décollage *Take off data calculation*	☐	☐	
3.7	Préparation départ *Departure preparation*	☐	☐	
3.8	Contrôle feuille de masse et centrage, Manifeste PAX *Mass and balance sheet check*	☐	☐	
3.9	Utilisation des check-lists *Use of check lists*	☐	☐	
3.10	Procédures de dégivrage *Di-icing procedures*	☐	☐	
3.11	Supervision du chargement *Loading supervision*	☐	☐	
3.12	Supervision du ravitaillement en carburant *Fueling supervision*	☐	☐	
3.13	Sécurité de l‟avion Aircraft security	☐	☐	
4	**Roulage** ***Taxi***	-	+	
4.1	Enregistrement de la clearance *Clearance recording*	☐	☐	
4.2	Briefing avant décollage *Before take off briefing*	☐	☐	
4.3	Préparation avion et check list *Aircraft preparation and check list*	☐	☐	
4.4	Vigilance *Vigilance*	☐	☐	
4.5	Briefing passagers *Passengers briefing*	☐	☐	
4.6	Alerte équipage de cabine *Cabin crew warning*	☐	☐	
5	**Décollage** ***Take off and departure***	-	+	
5.1	Précision et justesse *Precision and smoothness*	☐	☐	

N°	Items conduite du vol	-	+	Obs (-)
5.2	Vigilance *Vigilance*	☐	☐	
5.3	Procédures de calage altimétrique *Altimeter setting procedures*	☐	☐	
5.4	Communication radio et respect des clearances *Radio communication and adherence to clearances*	☐	☐	
5.5	Utilisation des moyens radio et aides à la navigation *Use of radio and navigation aids*	☐	☐	
5.6	Utilisation de la check list *Use of check list*	☐	☐	
5.7	Coordination équipage *Crew coordination*	☐	☐	
5.8	Adaptabilité aux circonstances *Adaptability to circumstances*	☐	☐	
5.9	Cockpit stérile *Sterile cockpit*	☐	☐	
6	**Montée et croisière** ***Climb and cruise***	-	+	
6.1	Précision de la navigation (utilisation des aides à la nav) *Precision of navigation (use of navigation aids)*	☐	☐	
6.2	Vigilance (incluant la surveillance radar) *Vigilance (including use of radar)*	☐	☐	
6.3	Communications radio et respect des clearances *Radio communications and adherence to clearances*	☐	☐	
6.4	Suivi du vol et de la météo *Flight and meteo follow up*	☐	☐	
6.5	Gestion du carburant *Fuel management*	☐	☐	
6.6	Utilisation des check lists *Use of check list*	☐	☐	
6.7	Briefing descente, approche et atterrissage *Descent, approach and landing briefing*	☐	☐	
6.8	Coordination équipage *Crew coordination*	☐	☐	
6.9	Adaptabilité aux circonstances *Adaptability to circumstances*	☐	☐	
7	**Descente** ***Descent***	-	+	
7.1	Précision et justesse *Precision and smoothness*	☐	☐	

N°	Items conduite du vol	-	+	Obs (-)
7.2	Vigilance (incluant la surveillance radar) *Vigilance (including use of radar)*	☐	☐	
7.3	Communications radio et respect des clearances *Radio communications and adherence to clearances*	☐	☐	
7.4	Utilisation des aides à la navigation *Use of navigation aids*	☐	☐	
7.5	Altitude alerte et calage altimétrique *Altitude alert and altimeter setting*	☐	☐	
7.6	Altitudes de sécurité *Altitude awareness*	☐	☐	
7.7	Utilisation du T.CAS Use of T.CAS	☐	☐	
7.8	Coordination équipage *Crew coordination*	☐	☐	
7.9	Adaptabilité aux circonstances *Adaptability to circumstances*	☐	☐	
8	**Attente, approche et atterrissage** ***Holding, approach and landing***	-	+	
8.1	Précision et justesse *Precision and smoothness*	☐	☐	
8.2	Vigilance et T.CAS *Vigilance and T.CAS*	☐	☐	
8.3	Communications radio et respect des clearances *Radio communications and adherence to clearances*	☐	☐	
8.4	Configuration avion et check list *Aircraft configuration and check list*	☐	☐	
8.5	Attente *Holding*	☐	☐	
8.6	Approche initiale *Initial approach*	☐	☐	
8.7	Alerte à l"équipage de cabine *Cabin crew warning*	☐	☐	
8.8	Approche à vue *Visual approach*	☐	☐	
8.9	Approche classique *Non Precision Approach*	☐	☐	
8.10	Approche indirecte Circling approach	☐	☐	
8.11	Approche de précision : cat I, cat II, cat III *Precision approach : cat 1, cat 2, cat 3*	☐	☐	
8.12	Atterrissage manuel *Manual landing*	☐	☐	
8.13	Atterrissage automatique *Automatic landing*	☐	☐	

N°	Items conduite du vol	-	+	Obs (-)
8.14	Atterrissage manqué Missed approach	☐	☐	
9	**Général** ***General***	-	+	
9.1	Coordination équipage (PNT & PNC) *Crew coordination (F/C & C/C)*	☐	☐	
9.2	Phraséologie *Correct phraseology*	☐	☐	
9.3	Remplissage correct des plans de vol techniques et autres formulaires *Correct filling of logs and reports*	☐	☐	
9.4	Compréhension de la langue anglaise *Understanding of english language*	☐	☐	
9.5	Conditions d"équipage *Conditions of crew*	☐	☐	
9.6	Capacité de l"équipage à faire face à toute situation anormale ou d"urgence *Capacity of crew to face any abnormal and even emergency situation*	☐	☐	
9.7	Gestion totale du vol *Overall management of flight*	☐	☐	
9.8	Respect du manuel d"exploitation *Adherence to operational manual*	☐	☐	

Sommaire du chapitre VI

DEROGATIONS - CONSIGNES OPERATIONNELLES

VI.1. DÉROGATIONS

VI.1.1 Généralités
VI.1.2 Procédure générale de dérogation
VI.1 3 Dérogations relatives à l'emport d'équipements (chapitres K et L de RC-OPS 1)
VI.1.4 Dérogations relatives à l'enregistrement de paramètres destinés à l'analyse des vols
VI.1.5 Dérogations relatives aux intervalles entre pesées
VI.1.6 Dérogations relatives aux aéronefs immatriculés à l'étranger
VI.1.7 Dérogations relatives aux personnels navigants techniques
VI.1.8 Autorisations exceptionnelles relatives aux manuels d'entretien
VI.1.9 Dérogations relatives aux PNC étrangers

VI.1. DEROGATIONS

VI.1.1. GENERALITES

Des dérogations peuvent être accordées, à titre exceptionnel et provisoire, lorsque l'Autorité estime que le besoin existe et sous réserve du respect de toute condition supplémentaire que l'Autorité considère comme nécessaire pour assurer, dans ce cas particulier, un niveau de sécurité jugé équivalent.

Le présent sous-chapitre indique, dans son paragraphe VI.1.2, selon quelle procédure générale sont traitées les demandes de dérogations aux règlements opérationnels applicables aux entreprises de transport aérien.

Il spécifie ensuite, dans les paragraphes VI.1.3 et suivants, les éléments à prendre en compte selon les domaines concernés par la demande de dérogation : équipements, enregistrement de paramètres destinées à l'analyse des vols, intervalles entre pesées, ...

VI.1.2. PROCEDURE GENERALE DE DEROGATION

VI.1.2.1. Réception du dossier de demande de dérogation

La demande est envoyée par un exploitant à la DGACM.

Il se peut que la dérogation soit dans un premier temps demandée par un organisme autre qu'un exploitant (ex : un atelier de mise en conformité d'un aéronef qui sait qu'il va vendre l'aéronef à tel exploitant RC-OPS 1 ou RAF-O6 3^{e} Partie et qui veut obtenir une dérogation avant de vendre l'aéronef). Dans ce cas, la DGACM identifie quel sera l'exploitant bénéficiaire de la dérogation et demande à cet exploitant de faire lui-même la demande auprès de sa DGACM de tutelle

Le temps de traitement de la demande de dérogation est fonction du domaine concerné. Pour certains domaines, une indication de ce temps est donnée dans les paragraphes VI.1.3 et suivants. Cependant, les demandes faisant suite à un événement d'exploitation imprévisible seront traitées sans tenir compte des temps de traitement mentionnés dans ces paragraphes.

Il est à noter qu'un traitement particulier est nécessaire lorsque la durée totale d'une dérogation (y compris ses renouvellements éventuels) est susceptible d'excéder 6 mois. Dans ce cas, le temps minimum de traitement peut être plus important.

VI.1.2.2. Vérification préliminaire du dossier

La DGACM vérifie si le dossier de demande est complet, sinon, elle le fait compléter par le demandeur. Le temps de traitement est décompté à partir du moment où le dossier est complet.

Un dossier de demande de dérogation doit comporter au minimum:

- l'identification du point de la réglementation sur lequel porte la demande de dérogation

- une justification de la demande, par des arguments techniques et/ou économiques ou d'antériorité (droit du grand-père)

- la proposition, dans la mesure du possible, d'un ou plusieurs équivalents de sécurité

- une évaluation de la durée pour laquelle l'exploitant demande la dérogation, ou, lorsqu'il s'agit d'une demande de renouvellement d'une dérogation, une évaluation de la durée totale : durée de la (des) dérogation(s) déjà accordée(s) sur ce point additionnée à la durée demandée pour le renouvellement.

- les actions que l'exploitant compte mener pendant la période pour laquelle la dérogation est demandée afin de se mettre en conformité.

Les annexes ci-après relatives à chaque domaine spécifient le cas échéant les éléments complémentaires qui doivent figurer au dossier.

VI.1.2.3. Examen détaillé du dossier

La DGACM étudie le dossier technique en fonction des mesures compensatoires proposées par l'exploitant. Elle prend éventuellement en compte les contraintes économiques exposées.

Elle demande le cas échéant un avis à certains services. Les paragraphes ci-après relatifs à chaque domaine indiquent les services pouvant être consultés.

Elle évalue pour quelle durée la dérogation peut être accordée. Elle vérifie notamment que la période de dérogation demandée par l'exploitant ne peut être réduite, sinon elle demande sa réduction.

La DGACM peut demander si besoin aux experts compétents de vérifier ce qui se fait dans les autres pays étrangers concernant ce type de dérogation, ou si la réglementation applicable est susceptible d'évoluer dans l'avenir.

Les annexes ci-après relatives à chaque domaine donnent des indications sur les critères qui peuvent être pris en compte lors de l'étude d'une demande de dérogation.

VI.1.2.4. Décision d'octroi / refus de la dérogation et préparation de la dérogation

La DGACM octroie ou refuse la dérogation conformément à la décision prise en commun avec les experts compétents.

Note : le renouvellement d'une dérogation amenant la durée totale de la dérogation à plus de 6 mois ne peut être accordé que si une étude approfondie démontre que la demande de renouvellement est particulièrement justifiée.

Si la décision prise est de refuser la dérogation, la DGACM prépare le courrier de refus de dérogation selon le modèle ci-après :

MINISTERE DES TRANSPORTS ------- , LE

DIRECTION
DE L'AVIATION CIVILE

Monsieur le Directeur
COMPAGNIE
ADRESSE

N/REF:

V/REF: REFERENCE(S) DE LA DEMANDE

Affaire suivie par:

Objet: Dérogation relative à ----

Monsieur le Directeur,

J'ai bien reçu votre demande de dérogation à l'alinéa ---- du paragraphe ---- relative à *[nature de la dérogation]*.

J'ai le regret de vous informer que je ne suis pas en mesure de vous accorder cette dérogation. En effet, *[motivation du refus]*

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

Si la décision prise est d'accorder la dérogation :

La DGACM peut le cas échéant, tenant compte des avis des experts, décider d'introduire des limitations supplémentaires destinées à assurer un niveau de sécurité acceptable.
Elle prépare la dérogation selon le modèle type figurant dans les annexes relatives à chaque domaine.

: Le modèle type de dérogation devrait mentionner au minimum :

- le bénéficiaire,
- une référence à la demande et aux pièces du dossier de demande,
- le paragraphe et l'alinéa de la réglementation concerné,
- la durée de dérogation accordée,
- une mention, si nécessaire, qu'aucun renouvellement ne sera possible,
- les conditions associées à la dérogation (référence aux compensations auxquelles s'est engagé le bénéficiaire dans son dossier et/ou aux conditions supplémentaires éventuelles)

VI.1.2.5. Traitement administratif de la dérogation

La DGACM envoie la dérogation ou son refus à l'exploitant avec éventuellement une lettre d'accompagnement rappelant les conditions supplémentaires associées à l'exploitation, et met en copie le demandeur initial, si celui-ci n'est pas le bénéficiaire et éventuellement d'autres services pour information.

La DGACM met ensuite à jour sa base de données de dérogations. De plus, un bilan des dérogations accordées et refusées est dressé par la DGACM tous les trois mois (au 31/03, 30/06, 30/09, 31/12). Ce bilan peut prendre la forme du tableau ci-dessous :

Nom de la compagnie	Objet de la dérogation	Paragraphe concerné	Date d'émission	Date butée	Justifications

VI.1.3. ANNEXE 1 DEROGATIONS RELATIVES A L'EMPORT D'EQUIPEMENTS (CHAPITRES K ET L DES RC- OPS 1 OU RAF-O6 3e Partie)

La demande de dérogation est traitée selon la procédure générale de dérogation décrite au chapitre VI.1.2 ci-dessus, en prenant en compte les éléments suivants :

Délai de réception du dossier de demande de dérogation

Pour toute demande de dérogation concernant les équipements, un dossier complet doit parvenir à la DGACM au minimum 15 jours avant la date prévue d'utilisation de cette dérogation, sauf cas imprévisibles. Cependant, un traitement particulier est nécessaire lorsque la durée totale d'une dérogation (y compris ses renouvellements éventuels) est susceptible d'excéder 6 mois.

Éléments du dossier

En plus des éléments indiqués dans la procédure générale de dérogation, un dossier de demande de dérogation concernant les équipements doit indiquer l'immatriculation et le type du ou des aéronefs concernés.

services pouvant être consultés:

La DGACM demande le cas échéant un avis aux experts dans le domaine de la certification pour ce qui concerne les exigences associées de certification et/ou de qualification des équipements et de leur installation (par exemple : sentier lumineux) ainsi que les délais associés, et à l'CISV en cas d'impact sur la conduite du vol.

Critères à prendre en compte

Lors de l'étude d'une demande de dérogation relative aux équipements, la DGACM vérifie notamment l'impact sur la Liste Minimale d'Équipements.

Modèle type de dérogation relative aux équipements

Le modèle type de dérogation relative aux équipements figure en page suivante.

MINISTERE DES TRANSPORTS ------- , LE

DIRECTION
DE L'AVIATION CIVILE

Monsieur le Directeur
COMPAGNIE
ADRESSE

N/REF:

V/REF: RÉFÉRENCE(S) DEMANDE

Affaire suivie par:

Objet: Dérogation relative à ----

Monsieur le Directeur,

Suite à votre demande, vu les éléments qui y sont exposés et en application du paragraphe 1.B.010 du RC-OPS1, je vous autorise à exploiter les appareils immatriculés ---- *[nature de la dérogation]* en dérogation à l'alinéa ---- du paragraphe ----.

Cette dérogation est valable jusqu'au ----.

Durant cette période, *[mesures compensatoires]*.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

VI.1.4 .ANNEXE 2 DEROGATIONS RELATIVES A L'ENREGISTREMENT DE PARAMETRES DESTINES A L'ANALYSE DES VOLS

La demande de dérogation est traitée selon la procédure générale de dérogation décrite au chapitre VI.1.2 ci-dessus, en prenant en compte les éléments suivants :

délai de réception du dossier de demande de dérogation

Pour toute demande de dérogation concernant l'enregistrement de paramètres destinés à l'analyse des vols, un dossier complet doit parvenir au minimum --- *jours* avant la date prévue d'utilisation de cette dérogation. Cependant, un traitement particulier est nécessaire lorsque la durée totale d'une dérogation (y compris ses renouvellements éventuels) est susceptible d'excéder 6 mois.

1. **pièces justificatives**

Un dossier de demande de dérogation concernant l'enregistrement de paramètres destinés à l'analyse des vols doit comporter au minimum :

- L'identification du point de réglementation :

1.B.040: système analyse de vol basé sur l'enregistrement des paramètres de vol :
- équipement à bord : enregistreur de paramètre adéquat ou
- système de dépouillement et d'analyse au sol

- une justification de la demande par des arguments techniques ou économiques :
  - équipement de bord :
    - délai sur la disponibilité de l'équipement adapté (devis ou bon de commande)
    - délai de certification de l'équipement adapté
    - délai sur l'installation de l'équipement adapté (devis ou bon de commande).
    - investissement disproportionné par rapport à la période d'exploitation envisagée pour les avions anciens : (devis travaux et attestation sur l'échéancier de retrait de flotte signée du dirigeant)
  - moyens d'analyse au sol :
    - contrat en cours avec la société sous-traitante incluant le détail des prestations
    - dans le cas où la compagnie choisit d'installer son propre système : définition du projet et choix des solutions techniques : (devis ou bon de commande)

- la proposition d'un ou plusieurs équivalents de sécurité :
  - base minimale : Renforcement de l'analyse de vol basée sur les documents de bord : Le nombre des vols analysés à posteriori par la compagnie devra être doublé.
  - la compagnie en accord avec la DGACM pourra convenir d'un autre équivalent de sécurité tel que l'établissement de procédures de compte-rendu supplémentaires relatifs à la sécurité.

- une évaluation de la durée pour laquelle l'exploitant demande la dérogation :
  - sur la base de documents à caractère contractuel avec un fournisseur ou prestataire de service : (factures, devis...)
  - sur la base de délai de certification réalistes
  - sur la base de périodes d'immobilisation prévues de l'avion dans le cas où le temps d'immobilisation de l'avion à la seule fin de l'équipement en enregistreur est disproportionné par rapport au temps prévu jusqu'à la prochaine immobilisation.

- sur la base d'une période d'exploitation réduite si l'avion est en fin d'exploitation et de vie.

- les actions que l'exploitant compte prendre afin de se remettre en conformité pendant la période pour laquelle la dérogation est demandée :
  - réservation des créneaux pour les chantiers envisagés
  - bon de commande des matériels si ceux-ci ne sont pas fournis lors de la demande.
  - définition du système au sol d'analyse des enregistrements : définition du programme en fonction des paramètres analysés, matériels logiciels ou contrat avec prestataires de service.
  - traduction dans le Manuel d'exploitation.

- l'immatriculation et le type du ou des avions concernés.

Services pouvant être consultés:

La DGACM demande le cas échéant un avis aux experts dans le domaine de la Navigabilité pour ce qui concerne les délais de certification du QAR et de son installation,

Modèle type de dérogation relative à l'enregistrement de paramètres destinés à l'analyse des vols

Le modèle type de dérogation relative à l'enregistrement de paramètres destinés à l'analyse des vols figure en page suivante.

modèle de compte-rendu de dérogation à conserver en archives :

Compagnie bénéficiaire :

Type avions concernés :

Type d'enregistreur bord prévu :

Moyens d'analyse au sol :

Mesures compensatoires :

Date limite de la dérogation :

MINISTERE DES TRANSPORTS ------- , LE

DIRECTION
DE L'AVIATION CIVILE

Monsieur le Directeur
COMPAGNIE
ADRESSE

N/REF:

V/REF: REFERENCE(S) DE LA DEMANDE

Affaire suivie par:

Objet: Dérogation pour l'enregistrement de paramètres destinés à l'analyse de vol

Monsieur le Directeur,

Suite à votre demande, vu les éléments qui y sont exposés et en applicationdu paragraphe 1.B.010 du RC-OPS1, je vous autorise à exploiter vos ---- immatriculés avec un système d'analyse de vol qui ne tient pas compte des paramètres enregistrés, en dérogation au paragraphe OPS 1.B.040 du RC-OPS1.

Cette dérogation est valable jusqu'au ----.

Durant cette période, le système d'analyse de vol basé sur l'analyse des documents de bord devra être renforcé. *(Description de la méthode acceptée par la DGACM, par exemple doublement du nombre de vols analysés a posteriori)*

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

VI.1.5 ANNEXE IIIDEROGATIONS RELATIVES AUX INTERVALLES ENTRE PESEES

Ces dérogations concernent le non respect des intervalles de temps maximum devant séparer deux pesées réelles consécutives d'un même aéronef, tels qu'ils sont définis dans RC-OPS 1. La demande de dérogation est traitée selon la procédure générale de dérogation décrite au chapitre VI.1.2 ci-dessus, en prenant en compte les éléments suivants :

Délai de réception du dossier de demande de dérogation

Pour toute demande de dérogation concernant les intervalles entre pesées, un dossier complet devrait parvenir à la DGACM au minimum 15 jours avant la date prévue d'utilisation de cette dérogation, sauf cas imprévisibles. Cependant, un traitement particulier est nécessaire lorsque la durée totale d'une dérogation (y compris ses renouvellements éventuels) est susceptible d'excéder 6 mois.

Éléments du dossier

Le dossier devra préciser le type et l'immatriculation de l'aéronef concerné et exposer les contraintes techniques ne permettant pas de peser l'aéronef avant sa date limite. Les arguments commerciaux ne pourront être pris en compte.

Justification de la demande

Le principal argument utilisé par les exploitants est l'attente de l'entrée de l'aéronef en visite d'entretien afin de pouvoir réaliser la pesée à l'issue des actions d'entretien programmées. Si la durée demandée dans ce cas est raisonnable (au maximum égale à 6 mois dans le cas d'une visite d'entretien de périodicité importante), la demande peut être prise en compte.

Équivalent de sécurité

Dans le cas où la durée totale d'une dérogation excède 1 mois, l'équivalent de sécurité proposé devra consister en l'application d'un incrément de masse à la masse de base de l'aéronef concerné. Cet incrément de masse devra correspondre à l'évolution moyenne de la masse de base constatée entre deux pesées consécutives de cet aéronef ou d'aéronefs du même type exploités dans des conditions semblables. Pour les durées inférieures, aucun incrément de masse ne sera exigé dans la mesure où l'exploitant justifie d'une prise en compte rigoureuse, au niveau de la masse de base de l'aéronef, des modifications apportées à l'aéronef.

Dans le cas où l'exploitant utilise des masses forfaitaires de flotte avec des intervalles maximums entre pesées de 9 ans pour un même avion (voir appendice 1 au paragraphe RC-OPS 1.J.005)), l'incrément de masse utilisé comme équivalent de sécurité n'est pas nécessaire dans la mesure où l'avion continuera à être exploité avec la masse forfaitaire de flotte. Néanmoins, si la masse de cet avion est à la limite de la fourchette de tolérance

de la masse forfaitaire de flotte, l'ensemble des résultats des pesées des différents avions de la flotte devra être pris en compte afin de décider s'il est nécessaire d'appliquer un équivalent de sécurité.

Service pouvant être consulté

Dans le cas où la justification de la demande repose sur une contrainte liée à la réalisation d'opérations d'entretien, la DGACM demande un avis aux experts en Navigabilité en charge du suivi de l'entretien de l'aéronef.

Critères à prendre en compte

Lors de l'étude d'une demande de dérogation relative aux intervalles entre pesées, la DGACM vérifie l'application des procédures mises en place par l'exploitant pour le suivi des masses de base, notamment celles régissant les relations entre le service chargé de l'entretien et le service chargé de déterminer les masses de base utilisées en exploitation.

Modèle type de dérogation relative aux intervalles entre pesées

Le modèle type de dérogation relative aux intervalles entre pesées figure en page suivante.

MINISTERE DES TRANSPORTS --------, LE

DIRECTION
DE L'AVIATION CIVILE

Monsieur le Directeur
de la compagnie -------

N/REF:

V/REF: REFERENCE(S) DE LA DEMANDE

Affaire suivie par:

Objet: Dérogation sur l'intervalle entre pesées d'un *[type d'aéronef]*.

Monsieur le Directeur,

Suite à votre demande ci-dessus référencée, vu les éléments qui y sont exposés et en application du paragraphe 1.B.010 du RC- OPS, je vous autorise à exploiter l'appareil immatriculé *[immatriculation]* au delà de la date limite de validité de la pesée précédente, sans l'avoir pesé à cette échéance, en dérogation à l'alinéa RC-OPS 1.J.005 (b) du RC-OPS.

Cette dérogation est valable à compter du *[date limite de validité de la précédente pesée]* jusqu'au ---- pour l'appareil immatriculé *[immatriculation]*, *à la condition de prendre en compte un incrément de X kg à la masse de base*.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

VI.1 6 .ANNEXE IV DEROGATIONS RELATIVES AUX AERONEFS IMMATRICULES A L'ETRANGER ET TITULAIRES D'UN CDN DELIVRE NON CONFORMEMENT A L'ANNEXE 8 DE L'OACI.

La demande de dérogation est traitée selon la procédure générale de dérogation décrite au chapitre V.1.2 ci-dessus, en prenant en compte les éléments suivants :

Délai de réception du dossier de demande de dérogation

Pour toute demande de dérogation au RC-OPS 1.C.010 un dossier complet doit parvenir à la DGACM au minimum 15 jours avant la date prévue d'utilisation de cette dérogation, sauf cas imprévisibles. Cependant, un traitement particulier est nécessaire lorsque la durée totale d'une dérogation (y compris ses renouvellements éventuels) est susceptible d'excéder 6 mois.

Éléments du dossier

En plus des éléments indiqués dans la procédure générale de dérogation, le dossier de demande de dérogation concernant l"exploitation d"un ou plusieurs aéronefs titulaires d'un CDN délivré non conformément aux dispositions de l'Annexe 8 de l'OACI doit indiquer l'immatriculation, le type du ou des aéronefs concernés et les règlements selon lesquels ils ont été certifiés.

La justification de la demande et la durée pendant laquelle l"exploitant envisage de rester en cadre dérogatoire devra être précisée pour chacun des points de non conformité.

Services devant être consultés:

La DGACM demande systématiquement l"avis des experts en Navigabilité en y associant la totalité de la demande de l"exploitant. En l"absence d"avis technique favorable de ces experts la dérogation ne sera pas délivrée.

Modèle type de dérogation relative à RC-OPS 1.

Le modèle type de dérogation relative au RC-OPS 1 figure en page suivante.

MINISTERE DES TRANSPORTS ------- , LE

DIRECTION
DE L'AVIATION CIVILE

Monsieur le Directeur
COMPAGNIE
ADRESSE

N/REF:

V/REF: RÉFÉRENCE(S) DEMANDE

Affaire suivie par:

Objet: Dérogation relative RC-**OPS 1 (ou 3).C.010**

Monsieur le Directeur,

Par courrier ……. du ……., vous m"avez précisé que l"aéronef immatriculé …… n"est pas conforme aux exigences du paragraphe RC-OPS 1.C.010 (a) (1) (ii) du RC- OPS.

Considérant …… (l"avis émis par les experts en certification l"importance des travaux nécessaires pour équiper cet appareil immatriculé, la faible durée d"exploitation, l"engagement du processus de certification……), j"ai l'honneur d"accorder à la société …….. une dérogation au paragraphe RC-OPS 1.C.010 du RC- OPS , conformément aux dispositions de ce document.

Cette dérogation, accordée à titre exceptionnel, est valable du ….. au ……. Cet appareil immatriculé …… pourra donc être exploité par votre compagnie pendant cette période, sous réserve de l"obtention des autres autorisations nécessaires.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l"expression de ma considération.

VI.1 7 ANNEXE V DEROGATIONS RELATIVES AUX PERSONNELS NAVIGANTS TECHNIQUES.

La demande de dérogation est traitée selon la procédure générale de dérogation décrite au chapitre VI.1.2, en prenant en compte les éléments suivants :

La DGACM peut refuser la dérogation (en motivant son refus auprès de l'exploitant) t si elle estime que la demande de dérogation n'est pas suffisamment justifiée.

Pièces justificatives

Un dossier de demande doit comporter au minimum :
- un courrier de présentation générale de la demande par le demandeur
- un formulaire correctement renseigné et lisible (modèle joint en annexe)

Délai de réception du dossier de demande de dérogation

Pour instruire le dossier avant de l'inscrire à l'ordre du jour envoyé avec les convocations et les principaux éléments justificatifs aux membres du groupe d'experts, il est indispensable que la DGACM reçoive les dossiers complets 21 jours avant l'initiation de la dérogation.

Critères à prendre en compte

Les principaux critères pris en compte par la DGACM sont :
- cas non prévu par la réglementation ou dont l'application serait dépourvue de sens
- incohérence d'exigences réglementaires
- faible durée de la dérogation envisagée
- mesures envisagées par l'exploitant pour revenir le plus rapidement possible au standard requis
- preuve de recherche infructueuse de pilotes satisfaisant les exigences réglementaires
- justification d'un équivalent de sécurité
- mesures compensatrices envisagées, restriction de privilèges, limitations d'exploitation, etc...
- autres dérogations déjà accordées à l'exploitant (règle du maximum de 1 dérogation/ 1pilote/1avion/1 an) et demandes précédentes
- non cumul de 2 dérogations pour un même pilote
- aspect économique ou social (ne peut être qu'une justification complémentaire)

Notification de la décision

La DGACM rédige une décision conformément au modèle ci-dessous. et la notifie à l'exploitant.

Modèle de décision

cf. pages suivantes

MINISTERE DES TRANSPORTS ....., LE

DIRECTION
DE L'AVIATION CIVILE

Monsieur le Directeur
Compagnie
adresse

N/REF:

Affaire suivie par: M.
Tel:
Fax:

Objet: Dérogation relative au RC-OPS 1 concernant Mr. .....

Monsieur le Directeur,

Par lettre du ....., vous m'avez demandé une dérogation....à l'alinéa.....du paragraphe RC-OPS 1..... pour permettre à M.....de.....

Je vous informe qu'après étude de votre dossier, une suite favorable a pu être donnée à votre demande dans les conditions indiquées dans la décision ci-jointe.

Cette décision devra être communiquée à l'intéressé et une copie devra figurer à bord de l'avion et être présentée à tout contrôle éventuel.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

D E C I S I O N

relative aux privilèges liés à la licence de pilotes

de la Société .....

-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-

Le ministre chargé de l'aviation civile,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 10 novembre 1946 et publiée dans sa version authentique en langue française par décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu les annexes à la dite convention ;

Vu le code de l'aviation civile;

Vu Le RC-OPS (OPS1) ;

Vu la demande de la société ..... en date du .....

D E C I D E

Article 1 : par dérogation à l'appendice ..... au paragraphe .....du RC-OPS, Monsieur *nom prénom* est autorisé à .....sur les avions .....de la compagnie.

Article 2 : cette autorisation est limitée au .....

Article 3 : il est expressément stipulé que .....

Article 4 : Cette autorisation peut être suspendue ou retirée à tout moment si le ministre chargé de l'aviation civile constate que les conditions présentées dans la demande de l'exploitant ou celles spécifiées dans la présente décision ne sont pas respectées ou si le niveau de sécurité prévu par la réglementation n'est pas atteint.

Article 5 : Le directeur de l'aviation civile est chargé de l'application de la présente décision.

Fait, le

Pour le Ministre
et par délégation

Nom de la personne qui rédige la demande date: Fonction: Téléphone: fax:
Nom et adresse de l'entreprise

Demande de dérogation pour un membre d'équipage de conduite d'avion

- Article et paragraphe de la Réglementation sur lesquels porte la demande de dérogation:

- DESCRIPTION DE LA DEMANDE :
  - type d'avion :
  - masse maximale certifiée au décollage (1) :
  - aménagement intérieur maximal certifié (1) :
  - nombre minimal de pilotes (en certification) (2) :
  - mention sur la licence :
  - fonctions à bord :
  - qualification de type du personnel navigant sur ce type d'avion (date, obtention, lieu...)

  - Conditions réglementaires sur lesquelles porte la demande de dérogation :

- MOTIF DE LA DEMANDE :

- PREUVE de recherche de pilotes satisfaisant aux conditions réglementaires :

- références de la voie de presse (joindre la copie)
- réponse des services chargés de la recherche d'emploi (joindre la copie)
- autres (justifier)

- CURSUS PREVU pour permettre au pilote d'acquérir les titres réglementaires nécessaires pour exercer les fonctions envisagées :

- PERSPECTIVES D'EVOLUTION DE CARRIERE

- DUREE DE LA DEROGATION DEMANDEE :

- EQUIVALENT DE SECURITE, MESURE COMPENSATRICE OU LIMITATION:

TOUT AUTRE RENSEIGNEMENT PARAISSANT UTILE :

(1) Les valeurs indiquées ici doivent être celles figurant au manuel de vol individuel de l'avion
(2) Préciser les conditions éventuelles de certification à 1 pilote

Nom de l'entreprise	date:

RENSEIGNEMENTS PILOTE
(1 fiche par pilote)

ETAT CIVIL

NOM

PRENOMS

NATIONALITE

LANGUES COURAMMENT PRATIQUEES

DATE DE NAISSANCE

INSTRUCTION - DIPLOMES :

EMPLOIS ANTERIEURS (Exploitants et type d'appareil) :

EMPLOIS ACTUELS (Exploitants et type d'appareil) :

NATURE DE L"EMPLOI : CDI depuis ...
CDD (dates de début et fin du CDD):
autre (préciser):

DATE D"ENTREE DANS LA SOCIETE :

INSCRIPTION AU REGISTRE : N° du

REFERENCES AERONAUTIQUES

LICENCES (nationales et étrangères) :
(date d'obtention)

QUALIFICATION (autres que de type IFR, QRI, Instructeur) :
(date d'obtention)

EXAMENS THEORIQUES (obtenus depuis plus d'un an):
(date d'obtention)

Nom de l'entreprise	date:

Formation théorique et pratique effectuée <u>depuis un an :</u>

- Stages théoriques (type - durée) :

- Examens théoriques présentés (résultats : R reçu, E éliminé) :

- Stages pratiques (type - durée) :

- Examens pratiques (résultat : R reçu, E éliminé) :

<u>EXPERIENCE TOTALE :</u>

HEURES DE VOL	TOTALES	CDB	TRANSPORT PUBLIC		TRANSPORT MILITAIRE
			CDB	OPL	
TOUS TYPES D'AVIONS					
sur avions multipilotes					
détail des types les plus caractéristiques (préciser le type)					
sur avions monopilotes					
détail des types les plus caractéristiques (préciser le type)					

Nom de l'entreprise	date:

RENSEIGNEMENTS COMPAGNIE
(une fiche par compagnie)

NOMBRE TOTAL ET TYPES D"AVIONS :

EFFECTIF TOTAL PNT :

NOMBRE de PN PP-IFR / CPL-IR :

- CDB : avion
- OPL : avion

NOMBRE de PN PLA / ATPL :

- CDB : avion
- OPL : avion

NOMBRE D'INSTRUCTEURS TRI :

NOMBRE D'INSTRUCTEURS TRE :

PNT SOUS VALIDATION (**V**) / PNT SOUS DEROGATION (**D**) :

NOM	PRENOM	TITRE	FONCTION	V ou D

PLAN DE FORMATION INTERNE A LA COMPAGNIE:

VI.1.8 ANNEXE VI AUTORISATIONS EXCEPTIONNELLES RELATIVES AUX MANUELS D'ENTRETIEN.

La procédure d'autorisations exceptionnelles relatives aux manuels d'entretien est décrite dans le Manuel de l"Inspecteur, partie Entretien.

VI.1 9 ANNEXE VII DEROGATIONS RELATIVES AUX PNC ETRANGERS.

Si un avion d'une compagnie nationale est affrété par une compagnie étrangère tout en restant sur la liste de flotte de la compagnie nationale, c'est la société nationale qui reste entièrement responsable de l'exploitation, et la DGACM qui en assure la surveillance.

Le PNC peut être du PNC de cette autre compagnie Puisque ce sont les normes de la compagnie nationale qui s'appliquent, toutes les exigences du RC-OPS doivent être respectées (CSS, conditions médicales, entraînements, contrôles ...).

Dans certains cas, le PNC étranger n'est pas conforme à l'ensemble de ces exigences. Sous certaines conditions, la DGACM peut accorder une dérogation à la société nationale : cette dernière doit démontrer que le niveau de sécurité atteint dans l'exploitation avec le PNC de la compagnie étrangère est équivalent à celui qui serait obtenu dans l'exploitation avec le PNC de la société nationale.

La demande de dérogation est traitée selon la procédure générale de dérogation décrite au chapitre VI.1.2, en prenant en compte les éléments suivants :

Éléments du dossier

La demande de dérogation doit inclure, selon le cas, tout ou partie des informations listées ci-dessous :

1. Durée prévue pour cette exploitation.
2. Expérience des PNC et autres avions sur lesquels les PNC ont déjà volé. Autres avions sur lesquels ils seront utilisés en même temps.
3. Spécifier les PNC concernés : nombre? , tous les PNC de la compagnie étrangère sont-ils concernés ?
4. Le PNC utilisé sera-t-il exclusivement celui de la compagnie étrangère ?
5. Réglementation PNC de l'Etat de la compagnie étrangère et réglementation PNC interne de la compagnie étrangère (niveau d'étude, langues demandées et autres critères de sélection, âge minimum, contrôle médical à l'entrée, contrôle médical périodique, formation basique, nombre d'heures de vol pour être PNC réglementaire, entraînement et contrôles périodiques, règles de temps de travail...)
6. Programme de formation basique et entraînements périodiques (théorique et pratique, sécurité et secourisme), méthodes de contrôle : programmes détaillés avec le temps consacré à chaque partie.
7. Programme de stage de formation complémentaire et de spécialisation assuré par la compagnie nationale. Contrôles effectués par la compagnie nationale.
8. Nationalité du PNT
9. Langue utilisée pour les communications entre PNT et PNC. Comment peut-on juger que le niveau de compréhension est suffisant ?
10. Procédures et documentation PNC utilisées.
11. Traitement des aspects sûreté.

Coordination avec l'autorité étrangère et les compagnies concernées

Une réunion peut avoir lieu si nécessaire entre des représentants de la DGACM, de la compagnie nationale, de la compagnie étrangère, et de son Autorité compétente

Modèle type de dérogation

En page suivante figure un exemple de décision indiquant des conditions requises (qui peuvent être modifiées suivant le cas traité).

Ministère des Transports

Direction de l'Aviation Civile

XXXXX, le

Monsieur le dirigeant responsable
Société X

Objet : Dérogation au chapitre O : Personnel Navigant Commercial du RC-OPS

Ref :

Affaire suivie par :

Monsieur le Directeur,

Suite à votre demande, vu les éléments exposés et en application de l'article 1.B.010 du RC-OPS, je vous autorise à employer comme personnel navigant commercial, dans le cadre de l'affrètement de vos avions ZZZ par la société YYY, des personnels navigants commerciaux de la société YYY dans les conditions suivantes :

- Les personnels navigants commerciaux de la société YYY auront plus de 18 ans
- La langue utilisée pour les personnels navigant technique de votre société et les personnels navigants commerciaux de la société YYY sera la langue française.
- Les procédures relatives à la sécurité-sauvetage utilisées seront celles de votre société
- Les personnels navigants commerciaux seront initialement formés selon les méthodes en vigueur dans la société YYY. La spécialisation et un contrôle des PNC seront effectués par votre société. Des représentants de la DGACM pourront y assister.
- Les entraînements et contrôle périodiques seront effectués par votre société.
- Les PNC auront comme documentation : le manuel PNC de votre société, des check-lists et des procédures d'urgence, la phraséologie des communication PNT-PNC, les instructions d'utilisation des médicaments et trousse de pharmacie.
- lors des premiers vols des PNC Y en PNC réglementaires, sera présent à bord un instructeur de votre société X. Puis des vols d'observation et de contrôle seront effectués par X.

- avant chaque vol, un briefing commun PNT-PNC devra avoir lieu pour rappeler les points les plus importants de communication PNT-PNC (phraséologie), dans les phases d'urgence.
- les personnels navigants commerciaux ne pourront être utilisés sur plus de trois types d'avion.
- les temps de travail des personnels navigants commerciaux seront compatibles avec ceux de la réglementation appliquée par votre société.
- cette décision ne sera pas applicable lors de vols effectués en affrètement de la société Y par une société française.
- les services compétents de la DGACM pourront procéder au contrôle de l'exploitation de cet avion y compris au contrôle des personnels navigants commerciaux.
- cette décision est valable jusqu'au

Sommaire du chapitre VII

EXPLOITANT ETRANGER

VII.1. PROCEDURE DE CONTROLE DES AERONEFS ETRANGERS
VII.1.1. Généralités
VII.1.2. Processus de contrôle CSAE
VII.1.3. Cas particulier de la rétention d'un aéronef

- Annexe 1 - SAFA Form 20
- Annexe 2 - Instruction pour remplir la Form 20
- Annexe 3 - SAFA detailed checklist
- Annexe 4 - SAFA finding categories
- Annexe 5 - Modèle d"attestation de contrôle
- Annexe 6 - Eléments pour informer l"autorité d"immatriculation d"un aéronef d"un problème de navigabilité

VII.2. APPROBATIONS / ACCEPTATIONS RELATIVES A UN EXPLOITANT ETRANGER

VII.1. PROCEDURE DE CONTROLE DES AERONEFS ETRANGERS (PROGRAMME CSAE)

VII.1.1. GENERALITES

VII.1.1.1. Principes du programme CSAE

Le programme intitulé CSAE (Contrôle de Sécurité des Aéronefs étrangers) a pour objectif l'amélioration de la sécurité du transport aérien.

Ce programme prévoit l'inspection des aéronefs, des pays etrangers, lorsqu'ils se trouvent sur les aéroports du Burkina Faso. En effet, selon la Convention de Chicago, chaque Etat est responsable de contrôler toutes les activités aériennes sur son territoire (article 12). L'article 16 de cette Convention reconnaît à chaque Etat " *un droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans causer de retard déraisonnable, les aéronefs des autres Etats contractants et d'examiner les certificats et autres documents*. ".

Le Code de l'Aviation Civile donne à l'Autorité le pouvoir d'exercer des contrôles sur les aéronefs étrangers. Tout aéronef qui atterrit ou qui décolle est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités administratives quel que soit le lieu où s'effectue le décollage ou l'atterrissage

A partir des informations recueillies, des inspections ciblées et renforcées peuvent être décidées.

VII.1.1.2. Instructions générales

Le Contrôle CSAE devrait être réalisé de préférence par au moins 2 inspecteurs. Les différents éléments du contrôle (contrôle visuel de l'extérieur de l'aéronef, contrôle du poste de pilotage et contrôle de la cabine passagers et/ou des compartiments cargo) peuvent être répartis entre les inspecteurs.

Les inspecteurs ne doivent pas monter à bord ou contrôler un aéronef étranger sans s'être préalablement présentés auprès du commandant de bord ou d'un représentant de la compagnie lorsque approprié.

Quand il n'est pas possible d'informer un représentant de la compagnie ou quand il n'y a pas de membre d'équipage ou de personnel de maintenance présent dans l'aéronef ou à proximité, le principe général est de ne pas réaliser de contrôle CSAE. Dans des circonstances particulières, il pourra être envisagé de réaliser tout de même un contrôle CSAE mais limité à un contrôle visuel de l'extérieur de l'aéronef.

Les inspecteurs doivent montrer tact et diplomatie quand ils réalisent un contrôle CSAE.

Tout contact inutile avec les passagers devra être évité.

Le contrôle peut occasionner certains désagréments pour l'équipage, les agents au sol ou d'autres personnels impliqués dans les activités d'assistance en escale. Les inspecteurs doivent faire leur possible pour les réduire au minimum.

En particulier, il faudra s"assurer que le contrôle ne va pas retarder le départ de l"aéronef à moins d"une bonne raison. Cela pourra être le cas quand il y a un doute concernant la préparation des vols, la navigabilité de l"aéronef ou toute autre chose liée directement à la sécurité de l"aéronef et de ses occupants.

Chaque fois que cela est possible, il peut être opportun de contacter le représentant de l"exploitant sur l"aéroport afin qu"il soit présent lors du contrôle CSAE. L"expérience montre que le représentant de l"exploitant peut être utile pour fournir de l"assistance spécialement au cours de l"évaluation des conditions techniques de l"aéronef, quand l"inspecteur n"est pas familier avec le type d"aéronef ou les spécificités de l"exploitant.

VII.1.1.3. Formation et qualification

L"équipe d"inspecteurs doit avoir une connaissance à la fois technique et opérationnelle. Les inspecteurs doivent avoir une connaissance appropriée des annexes pertinentes de l"OACI.

Les contrôles des aéronefs étrangers sont réalisés principalement par des Inspecteurs spécialisés dénommés dans la suite du Manuel CTE (Contrôleurs Techniques d"Exploitation). Le chapitre 8 de ce Manuel donne quelques informations concernant la formation initiale et la qualification des contrôleurs techniques d"exploitation.

VII.1.1.4. Normes

Le contrôle CSAE doit être conduit conformément aux normes OACI (principalement aux annexes 1, 6 et 8). Les conditions techniques de l"aéronef doivent être contrôlées à partir des instructions du constructeur de l"aéronef.

VII.1.2. PROCESSUS DE CONTROLE CSAE

Les items pouvant être contrôlés au cours d"un contrôle CSAE sont mentionnés sur le formulaire intitulé CSAE Form 20 **(**cf. annexe 1**).** Le document intitulé « Detailed checklist » (cf. annexe 3) précise pour chaque item ce qui doit être contrôlé et de quelle manière ainsi que les références aux normes OACI associées. Cette check-list est rédigée en langue anglaise dans ce Manuel pour faciliter les discussions avec les équipages le plus souvent anglophones et la transmission des rapports aux Autorités étrangères.

Pour chaque item de contrôle, 3 catégories d"écart par rapport aux normes OACI ont été définies en fonction de l"influence potentielle que l"écart a sur la sécurité de l"aéronef et de ses occupants. Le document intitulé « Finding categories » (cf. annexe 4) fournit un guide sur comment catégoriser les écarts.

Basées sur ces résultats, des actions ont été définies.

VII.1.2.1. Items à contrôler

Les items à contrôler doivent être choisis parmi la liste figurant page 2 du formulaire de contrôle CSAE (Cf. annexe 1). Un total de 53 items sont listés : 24 items liés à des exigences opérationnelles à vérifier dans le poste de pilotage, 14 items concernant la sécurité cabine, 12 items concernant les conditions de l'aéronef et 3 items liés au contrôle du fret et du compartiment cargo.

Le contrôle et les écarts constatés au cours du contrôle doivent être reportés sur la Form 20 après que le contrôle ait été réalisé.

La liste de contrôles n'interdit pas l'inspecteur de vérifier des items additionnels conformément à la Réglementation de l'autorité nationale. Ces contrôles peuvent englober les domaines suivants :

- Minimums opérationnels :
- Exploitation des aérodromes à caractéristiques particulières : les consignes d'exploitation des compagnies fréquentant ces aérodromes doivent être conformes à celles figurant aux AIP et être respectées.

En fonction du temps disponible pour le contrôle CSAE, tous les items de contrôle ne seront pas vérifiés mais seulement un nombre limité. Si plus d'un inspecteur réalise le contrôle, il devrait être décidé durant la préparation de l'inspection comment les tâches seront réparties entre les inspecteurs.

VII.1.2.2. Guide détaillé CSAE

Pour chaque item de contrôle de la Form 20 un descriptif détaillé a été établi (cf. annexe 3). Le descriptif spécifie en détails ce qui doit être contrôlé et comment le faire. En complément, il est fait référence aux exigences réglementaires pertinentes des annexes OACI.

Les annexes de l'OACI sont la base en vertu de laquelle les aéronefs et les exploitants sont contrôlés. Concernant un écart par rapport aux normes OACI, il faut garder à l'esprit que l'Etat de l'exploitant ou d'immatriculation peut avoir notifié une différence par rapport aux normes de l'OACI. Cette notification de pratique / différence nationale de l'Etat de l'exploitant ou d'immatriculation est toujours sujet à approbation / acceptation des Etats contractants OACI survolés. Dans une telle éventualité, l'inspecteur CSAE doit reporter l'écart à son autorité pour une action complémentaire appropriée.

VII.1.2.3. Catégorisation des écarts

Si durant un contrôle, il est établi qu'une certaine situation n'est pas en conformité avec les normes OACI, c'est alors considéré comme un écart.

Pour chaque item de contrôle, 3 catégories d'écart possible par rapport aux normes OACI ont été définies. Les écarts sont catégorisés en fonction de l'influence potentielle sur la sécurité du vol. Cela signifie qu'un écart de catégorie 1 est considéré comme ayant une influence mineure sur la sécurité. Un écart de catégorie 2 peut avoir une influence significative sur la sécurité et une catégorie 3 est considérée comme un écart ayant une influence majeure sur la sécurité.

En général, un écart ne devrait jamais être lié à plus d'un item de contrôle. Pour déterminer à quel item de contrôle un écart se rapporte, il faut être le plus précis possible. Exemple : une fuite sur le train d'atterrissage principal doit être mentionné sous l'item de contrôle C5 (train d'atterrissage) au lieu de C12 (fuite).

L'annexe 4 dresse une liste des catégories d'écarts. Pour chaque item de contrôle, les 3 catégories ont été définies. La procédure décrit seulement quelques cas généraux qui peuvent être rencontrés. Ce n'est pas une liste exhaustive de tous les écarts possibles qui peuvent arriver.

L'objectif du document « CSAE Finding categories » est de fournir un guide général à l'inspecteur pour l'aider à déterminer quelle peut être l'influence sur la sécurité et à quelle catégorie appartient l'écart.

Il peut y avoir des cas où la réunion de plusieurs écarts individuels justifie une catégorie supérieure en raison de leur nombre ou de leur corrélation.

Dans le cas d'une situation particulière non décrite dans la liste, l'inspecteur doit porter un jugement de bon sens.

VII.1.2.4. Actions à prendre suite à un écart

Les suites à donner ont été définies sur la base des catégories des écarts constatés. Les relations entre les catégories d'écarts et les actions résultantes sont décrites ci-dessous :

- Action après l'établissement d'écarts de catégorie 1 (mineur) :

Un écart de catégorie 1 est un écart mineur qui n'affecte pas la sécurité de l'exploitation de l'aéronef. L'action consiste à donner au commandant de bord une information au sujet des écarts du contrôle CSAE (action de type 1). Cela peut être un debriefing verbal ou un exemplaire de l'attestation de contrôle **(cf. annexe 5)** avec des remarques brèves sur les dysfonctionnements observés.

- Action après l'établissement d'écarts de catégorie 2 (significatif) :

Un écart de catégorie 2 est un écart significatif qui a un effet limité sur la sécurité de l'exploitation de l'aéronef.
L'action comprend plusieurs phases. Tout d'abord une information doit être faite au commandant de bord sur les écarts constatés (action de type 1). Cela peut être un débriefing verbal ou un exemplaire de l'attestation de contrôle **(**cf. annexe 5) avec des remarques brèves sur les dysfonctionnements observés.
Deuxièmement, les écarts de catégorie 2 (significatif) doivent être communiqués à l'autorité de l'Aviation Civile responsable au moyen d'un document écrit (action de type 2). Un duplicata de ce document (par exemple une lettre ou un fax) devrait être envoyé au siège principal de l'exploitant.

Il n'est pas nécessaire qu'un document soit adressé immédiatement après chaque contrôle où des écarts de catégorie 2 ont été établis. Il est possible de rassembler les écarts de catégorie 2 (significatif) de plusieurs contrôles CSAE et de les résumer dans un document.

- Action après l'établissement d'écarts de catégorie 3 (majeur) :

Un écart de catégorie 3 est un écart majeur qui a un effet direct sur la sécurité de l'exploitation de l'aéronef.
L'action comprend plusieurs phases. Tout d'abord une information doit être faite au commandant de bord sur les écarts constatés (action de type 1). Cela peut être un débriefing verbal ou un exemplaire de l'attestation de contrôle **(**cf. annexe 5) avec des remarques brèves sur les dysfonctionnements observés.

Ensuite, en fonction de la nature de l'écart et de la possible influence sur la sécurité de l'aéronef et de ses occupants, une ou plusieurs de ces actions peuvent être notifiées au Commandant de bord.

3a. restriction sur l'exploitation de l'aéronef

Un exemple serait les cas où à bord de l'aéronef qui a été contrôlé certains sièges ne sont pas équipés de ceintures appropriées. L'aéronef est alors autorisé à voler sous la restriction que personne n'occupe les sièges concernés.

3b. Des actions correctives sont exigées avant qu'un prochain vol ne soit autorisé.

Dans certains cas, ces actions correctives peuvent être prises à une base de maintenance vers laquelle un vol de convoyage est alors nécessaire.

3c. Aéronef retenu au sol

Un aéronef est retenu au sol dans le cas où les écarts de catégorie 3 (majeur) ne sont pas « pris en compte » par le commandant de bord et qu'aucune action corrective n'est prévue avant le vol. La sécurité de l'aéronef et de ses occupants étant engagée, l'aéronef doit être empêché de repartir et doit être bloqué. Les modalités de rétention d'un aéronef sont décrites dans le sous-chapitre VII.1.3.

3d. Suspension ou révocation des droits de trafic

Si l'écart de catégorie 3 (majeur) constaté durant un contrôle CSAE concerne un dommage tel que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, l'autorité de l'Aviation Civile responsable doit en être informée immédiatement et directement comme l'indique le chapitre 6 « perte temporaire de navigabilité » de la partie II de l'annexe 8 de l'OACI.
La communication avec l'autorité de l'Aviation Civile responsable peut se faire par moyen téléphonique. L'autorité de l'Aviation Civile responsable doit alors décider des actions correctives finales et sous quelles conditions l'avion devrait être autorisé à reprendre son vol.

Dans tous les cas, si un écart de catégorie 3 (majeur) est constaté, un document écrit devra être adressé à l'autorité de l'Aviation Civile responsable avec une description des écarts constatés et tous les détails nécessaires.

Le tableau ci-dessous résume les relations entre les catégories d'écarts et les actions résultantes :

ACTIONS A PRENDRE SUITE AUX ECARTS CONSTATES LORS D'UN CONTROLE CSAE			***Type d'actions***		
			Type 1	***Type 2***	***Type 3***
			Information au commandant de bord	Information à l"autorité de l"Aviation Civile responsable et à la base principale de l"exploitant	Actions correctives
Categories d"écarts	***Cat 1***		Oui	Non	Non
	Cat 2	Significatif	Oui	Oui Note: Lettre à l"autorité de l"Aviation Civile et copie à la base principale de l"exploitant (les écarts de plusieurs contrôles peuvent être résumés en une seule lettre)	Non
	Cat 3	Majeur	Oui	Oui Note: Lettre à l"autorité de l"Aviation Civile et copie à la base principale de l"exploitant. Dans le cas d"un dommage touchant la navigabilité de l"aéronef, un contact direct avec l"autorité de l"Aviation Civile responsable devrait être établi. Cette autorité décide des conditions pour un vol retour. Une confirmation doit être faite ensuite avec une lettre adressée à l"autorité de l"Aviation Civile et copie à la base principale de l"exploitant.	Oui Note: les actions peuvent être restrictions opérationnelles, actions correctives avant le vol ou à une base de maintenance, avion bloqué et / ou répercussions sur les droits de trafic.

VII.1.2.6. Clôture du contrôle et rédaction du rapport

A l'issu du contrôle, si le commandant de bord en formule la demande, une attestation de contrôle devrait lui être fournie. Cette attestation pourra prendre la forme du document figurant en annexe 5.

De retour à son bureau, le CTE rédige un rapport sous Form 20 qui est adressé à sa hiérarchie dans un délai de 7 jours. Il peut pour cela s'aider de l'annexe 2 qui donne des instructions sur la manière de remplir les Form 20.
De nouveaux contrôles ne doivent pas être entrepris tant que les rapports des contrôles de la semaine précédente n'ont pas été rédigés.

Selon l'importance des anomalies constatées, le SFACT un courrier pourra être adressé à la compagnie avec copie à son autorité de tutelle.

Le délai entre la réalisation du contrôle et l'envoi du courrier éventuel à la compagnie ne doit pas excéder un mois.

VII.1.3. CAS PARTICULIER DE LA RETENTION D'UN AERONEF

VII.1.3.1. Généralités

Dans le cas de constatation d'une infraction grave, le Code de l'Aviation Civile permet à l'autorité publique de « retenir tout aéronef national ou étranger qui ne remplit pas les conditions prévues pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction au sens du Code .

Ces dispositions permettent aux autorités de ne pas laisser repartir un aéronef étranger si des anomalies compromettant la sécurité des passagers ou des populations survolées sont constatées.

Avant de décider de la rétention d'un aéronef, l'inspecteur doit en référer à sa hiérarchie compétente.

VII.1.3.2. Procédure de rétention d'un aéronef

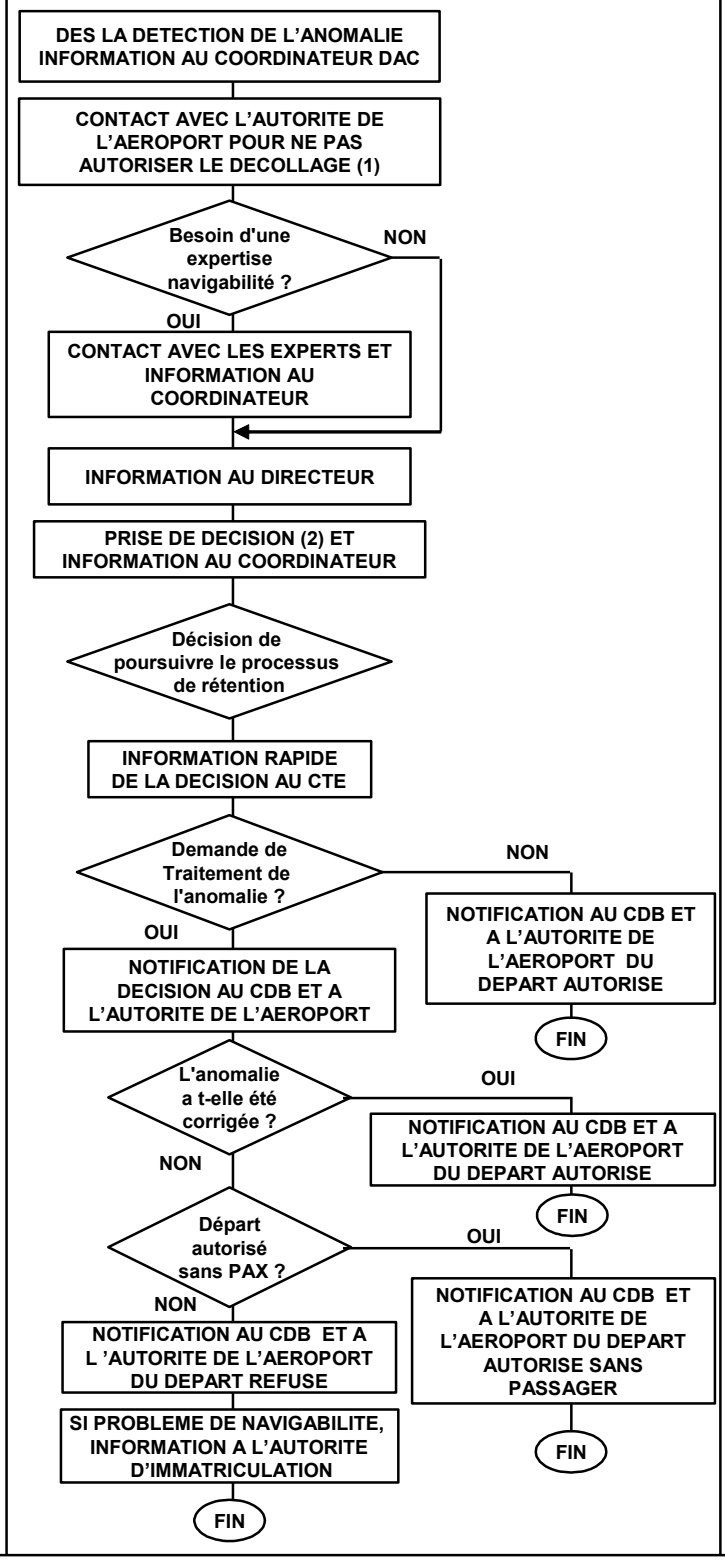
Dans le cas où les écarts de catégorie 3 (majeur) ne sont pas « pris en compte » par le commandant de bord et qu'aucune action corrective n'est prévue avant le vol, l'aéronef doit être empêché de repartir. Pour cela, le CTE doit suivre le processus décrit à la page suivante.

Les termes suivants y sont utilisés :

Le coordinateur : personne de la DGACM qui doit pouvoir être contactée à tout moment et qui a été désignée pour être l'interlocuteur du CTE en cas de problème. Il est chargé de servir d'intermédiaire entre le CTE et le Directeur.

Le Directeur : ce terme désigne le Directeur de l'Aviation Civile.

QUI	DESCRIPTION	DOCUMENTS DONNEES



N.B. : Le CTE et le coordinateur doivent se tenir informés mutuellement de manière régulière de l'évolution de la situation.
(1) Ceci afin de laisser du temps au CTE pour prendre les contacts nécessaires à la prise de décision.
(2) Le Directeur doit décider si l'anomalie doit être corrigée avant de laisser partir l'aéronef et dans le cas où elle ne le serait pas, si l'avion peut repartir sans passager

VII.1.3.2. Cas où l'anomalie rencontrée touche la navigabilité

L'annexe 8 de l'OACI précise que « si les dégâts se produisent ou sont constatés lorsque l'aéronef se trouve sur le territoire d'un Etat contractant autre que l'Etat d'immatriculation, les autorités de cet Etat auront le droit d'empêcher l'aéronef de reprendre son vol, à condition toutefois d'en aviser immédiatement l'Etat d'immatriculation... » (2ème partie – para. 6.2)

En conséquence, lorsque l'anomalie rencontrée touche la navigabilité de l'aéronef, une information doit être faite au plus vite à l'Autorité de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef avec copie à l'Autorité de l'Etat de l'exploitant lorsque ces Etats sont différents. L'annexe 7 ci-après dresse une liste de contacts au niveau des pays dont les aéronefs fréquentent le territoire national. Cette information pourra prendra la forme d'une correspondance dont un modèle figure en annexe 6.

Direction de l"Aviation Civile

CSAE FORM 20

Ramp Inspection Report
[1]NR: _._._._-_._._._-_._._._

[2]Source: RI
[3]Date: __.__.____ [4]Place: _____
[5]Local time: __:__

[6]Operator: __ [7]AOC Number: ..... _____
[8]State: __

[9]Route: from ____ [10]Flight Number: _____
[11]Route: to ____ [12]Flight Number: _____

[13]Chartered by Operator* _____ [14]Charterer"s State: _____
* (where applicable)

[15]Aircraft Type: _____ ..... [16]Registration Marks:..... _____

[17]Construction Number: _____

[18]Flight crew: State of Licensing: ..... _____
2nd State of Licensing*:_____
* (where applicable)

[19]Findings:
Code / Std /Cat / Remarks
_._._ _ _
:
_._._ _ _
:
_._._ _ _
:
_._._ _ _
:
_._._ _ _
:_._._ _ _
:
_._._ _ _
:_._._ _ _
:

[20]Class of actions taken:
☐ 3d) Entry permit repercussions
☐ 3c) Aircraft grounded
☐ 3b) Corrective actions before flight authorised

☐ 3a) Restriction on the aircraft operation

☐ 2) Information to the Authority and Operator
☐ 1) Information to Captain

[21]Inspector"s names: _____

[22]Signature:

This report represents an indication of what was found on this occasion and must not be construed as a determination that the aircraft is fit for the intended flight.

Direction de l"Aviation Civile

Item Code	Checked	Remark
A. Flight Deck		
General		
1. General Condition ...	1 ☐	1 ☐
2. Emergency Exit	2 ☐	2 ☐
3. Equipment).....	3 ☐	3 ☐
Documentation		
4. *Manuals ....*	4 ☐	4 ☐
5. Checklists....	5 ☐	5 ☐
6. Radio Navigation Charts.....	6 ☐	6 ☐
7. Minimum Equipment List	7 ☐	7 ☐
8. *Certificate of registration.....*	8 ☐	8 ☐
9. *Noise certificate (where applicable) .....*	9 ☐	9 ☐
10. AOC or equivalent...	10 ☐	10 ☐
11. *Radio licence..... .....*	11 ☐	11 ☐
12. Certificate of Airworthiness	12 ☐	12 ☐
Flight data		
13. *Flight preparation .....*	13 ☐	13 ☐
14. *Weight and balance sheet .....*	14 ☐	14 ☐
Safety Equipment		
15. *Hand fire extinguishers.....*	15 ☐	15 ☐
16. *Life jackets / flotation device.....*	16 ☐	16 ☐
17. Harness.....	17 ☐	17 ☐
18. Oxygen equipment	18 ☐	18 ☐
19. Flash Light...	19 ☐	19 ☐
Flight Crew		
20. Flight crew licence...	20 ☐	20 ☐
Journey Log Book / Technical Log or equivalent		
21. Journey Log Book, or equivalent	21 ☐	21 ☐
22. Maintenance release	22 ☐	22 ☐
23. Defect notification and rectification (incl. Tech Log)	23 ☐	23 ☐
24. Pre-flight inspection.	24 ☐	24 ☐
B. Safety / Cabin		
1. General Internal Condition.....	1 ☐	1 ☐
2. Cabin Attendant"s station and crew rest area.....	2 ☐	2 ☐
3. First Aid Kit/ Emergency medical kit.....	3 ☐	3 ☐
4. Hand fire extinguishers.....	4 ☐	4 ☐
5. Life jackets / Flotation devices.....	5 ☐	5 ☐
6. Seat belts....	6 ☐	6 ☐
7. Emergency exit, lighting and marking, Torches.....	7 ☐	7 ☐
8. Slides /Life-Rafts (as required)	8 ☐	8 ☐
9. Oxygen Supply (Cabin Crew and Passengers).....	9 ☐	9 ☐
10. Safety Instructions...	10 ☐	10 ☐
11. Cabin crew members.....	11 ☐	11 ☐
12. Access to emergency exits.....	12 ☐	12 ☐
13. Safety of passenger baggage"s	13 ☐	13 ☐
14. Seat capacity.....	14 ☐	14 ☐
C. Aircraft Condition		
1. General external condition.....	1 ☐	1 ☐
2. Doors and hatches	2 ☐	2 ☐
3. Flight controls.....	3 ☐	3 ☐
4. Wheels, tyres and brakes	4 ☐	4 ☐
5. Undercarriage.....	5 ☐	5 ☐
6. Wheel well...	6 ☐	6 ☐
7. Powerplant and pylon.....	7 ☐	7 ☐
8. Fan blades	8 ☐	8 ☐
9. Propellers....	9 ☐	9 ☐
10. Obvious repairs.....	10 ☐	10 ☐
11. Obvious unrepaired damage	11 ☐	11 ☐
12. Leakage	12 ☐	12 ☐
D. Cargo		
1. General condition of cargo compartment	1 ☐	1 ☐
2. Dangerous Goods	2 ☐	2 ☐
3. Safety of cargo on board	3 ☐	3 ☐
E. General		
1. General	1 ☐	1 ☐

Direction de l'Aviation Civile

Ramp Inspection Detailed Findings Form

Item Code	Remark

Instructions pour remplir le formulaire Form 20

1. LA PAGE 1 DE LA FORM 20

La CSAE Form 20 doit être remplie et enregistrée par l'Autorité suite à tout contrôle même si le contrôle n'a soulevé aucune anomalie.

La Form 20 doit être remplie de la manière suivante :

Item 1*: numéro d'identification du rapport, incluant :*

Identification de l'autorité de l'aviation civile/ Nom de l'Etat (8 caractères maximum)

Année (4 caractères par exemple 2005).

Numéro d'ordre (4 caractères, commencer à 0001 chaque année).

Item 2*: Source: "RI"* (signifie Ramp Inspection)

Item 3*: Date du contrôle* (format:JJ MM AAAA).

Item 4*: Lieu du contrôle* (utiliser les 4 caractères de la doc OACI 7910 et/ou le nom complet du lieu).

Item 5*: Heure locale* (format: 17:45) *à laquelle le contrôle a eu lieu.*

Item 6*: Identification de l'exploitant (*utiliser les 3 caractères de la doc OACI 8585 et/ou le nom complet de l'exploitant).

Item 7*: Numéro du CTA de l'exploitant.*

Item 8*: Etat d'origine de l'exploitant* (utiliser les 1 ou 2 caractères de la doc OACI 7910[2] et/ou le nom complet de l'Etat).(Voir annexe 6)

Items 9 à 12*: Information sur le trajet qui comprend l'aéroport d'origine, l'aéroport de destination, le numéro de vol départ, le numéro de vol arrivée* (dans les cases 9 et 11, utiliser les 4 caractères de la doc OACI 7910 et/ou le nom complet du lieu).

Item 13*: Identification de l'exploitant affréteur* (lorsqu'applicable : utiliser les 3 caractères de la doc OACI 8585 et/ou le nom complet de l'exploitant; si ce n'est pas applicable, mentionner NR).(Voir annexe 6)

Item 14*: Etat d'origine de l'exploitant affréteur* (lorsqu' applicable : utiliser les 1 ou 2 caractères de la doc OACI 7910[3] et/ou le nom complet de l'Etat; si ce n'est pas applicable, mentionner NR).

Item 15*: Type d'aéronef* (utiliser les 3 ou 4 caractères de la doc OACI 8643).

Item 16*: Marques d'immatriculation de l'aéronef.*

Item 17*: Numéro de construction de l'aéronef* (si inconnu, mentionner UN).

Item 18*: Etat d'origine des licences de l'équipage technique* (utiliser les 1 ou 2 caractères de la doc OACI 7910[4] et/ou le nom complet de l'Etat).

---

[2] *Lorsqu'un pays a plusieurs codes, utiliser le premier code de la liste (ex : Japon=RJ&RO, utiliser RJ)*
[3] *Voir ci-dessus.*
[4] *Voir ci-dessus.*

***Item 19**: Lorsque durant le contrôle, des écarts sont constatés, spécifier :*

(1) Code de l'item, par exemple, B06 pour « Seat belts » ou C06 pour « wheel well » *(3 caractères),*

(2) Norme selon laquelle la remarque a été faite *(1 caractère):*

I en référence aux normes OACI
N en référence aux normes nationales,
M en référence aux normes du constructeur,
O pour les autres.

(3) Catégorie d'écarts : cat. 1 si c'est mineur, cat. 2 si c'est significatif et cat. 3 si c'est majeur *(1 caractère)*

(4) Descriptif de l'écart *(nombre de caractères libres)*

L'écart doit être décrit de façon relativement précise mais cela doit rester également aussi concis que possible afin que cela puisse être saisi dans la base de données sans avoir à apporter de modifications. Dans le cas où l'inspecteur souhaite développer une ou plusieurs remarques reportées sur la Form 20, il peut utiliser la page additionnelle de la Form 20 figurant dans l'annexe 1.

Toute autre document pouvant servir de justificatif de l'écart doit être conservé par le coordinateur. De telles informations doivent toutefois être disponibles dans le cas où une enquête approfondie serait ouverte.

***Item 20**: Type d'actions prises. Cette case devrait indiquer les actions prises suite aux écarts relevés au cours du contrôle :*

Information au commandant de bord (type 1),

Information à l'autorité et à l'exploitant (base principale) (type 2),

Restriction sur l'exploitation de l'aéronef (type 3a),

Actions correctives avant qu'un prochain vol ne soit autorisé (type 3b),

Aéronef retenu au sol (type 3c),

Répercussions sur les droits de trafic (type 3d).

Si aucun écart n'a été établi, aucun type d'actions ne doit être mentionné.

<u>Note</u>: Tous les items de 1 à 20 (doivent être renseignés avec attention. Une attention particulière doit être apportée au bon usage des codes OACI.

Quand un item n'est pas applicable, indiquer « NR » pour « Not Relevant »
Quand un item n'est pas connu, indiquer « UN » pour « Unknown »

***Items 21 et 22**: Noms du ou des inspecteurs qui ont réalisé le contrôle.*

2. LA PAGE 2 DE LA FORM 20

Cocher la case dans la colonne "Checked" pour chaque item qui a été vérifié

Cocher la case dans la colonne "Remark" lorsqu'un écart a été constaté. Les écarts doivent ensuite être spécifiés en page 1, dans la partie 19 de la Form 20. En

général, une anomalie ne concerne qu'un item qui a été vérifié. Dans le cas où cela touche à plusieurs items de contrôle, il faut essayer d'être le plus précis possible (exemple : une fuite au niveau du train d'atterrissage doit être mentionnée en C5 et non en C12).

Exemple de Form 20 remplie :

Direction de l"Aviation Civile
CSAE
Ramp Inspection Report
[1]NR: CCAA/CMR-2005-0015

[2]Source: RI
[3]Date: 14-02-2005 [4]Place:
[5]Local time: 11:30

[6]Operator: XYZ [7]AOC Number: 123456
[8]State: XY

[9]Route: from ..... LFPO [10]Flight Number: XYZ 123
[11]Route: to ..... LFPO [12]Flight Number: XYZ 124

[13]Chartered by Operator* NR [14]Charterer"s State: NR
* (where applicable)

[15]Aircraft Type: B733 ..... [16]Registration Marks Z-ABCD

[17]Construction Number: 1234

[18]Flight crew: State of Licensing: .....XY
2nd State of licensing :YZ
* (where applicable)

[19]Findings:

Code	Std	Cat	Remarks
A12	I	3	No C of A on board
A13	I	2	Lack of fuel monitoring data
A24	I	1	On board but incomplete
B06	I	3	On certain seats the seat belts are not serviceable
C04	M	3	Tyres worn out beyond limits
_·_·_	_	_	
:			
_·_·_	_	_	
:			
_·_·_	_	_	
:			

[20]Class of actions taken:
[ ] 3d) Entry permit repercussions
[ ] 3c) Aircraft grounded
[X] 3b) Corrective actions before flight authorised
[X] 3a) Restriction on the aircraft operation
[X] 2) Information to the Authority and operator
[X] 1) Information to captain

[21]Inspector"s names:

[22]Signature:

This report represents an indication of what was found on this occasion and must not be construed as a determination that the aircraft is fit for the intended flight.

Direction de l"Aviation Civile

Item Code	Checked	Remark
A. Flight Deck		
General		
25. General Condition	25 ■	25 □
26. Emergency Exit	26 □	26 □
27. Equipment	27 ■	27 □
Documentation		
28. Manuals	28 □	28 □
29. Checklists	29 □	29 □
30. Radio Navigation Charts	30 □	30 □
31. Minimum Equipment List	31 □	31 □
32. Certificate of registration	32 □	32 □
33. Noise certificate (where applicable)	33 □	33 □
34. AOC or equivalent	34 □	34 □
35. Radio licence	35 □	35 □
36. Certificate of Airworthiness	36 ■	36 ■
Flight data		
37. Flight preparation	37 ■	37 ■
38. Weight and balance sheet	38 □	38 □
Safety Equipment		
39. Hand fire extinguishers	39 ■	39 □
40. Life jackets / flotation device	40 ■	40 □
41. Harness	41 ■	41 □
42. Oxygen equipment	42 ■	42 □
43. Flash Light	43 ■	43 □
Flight Crew		
44. Flight crew licence	44 □	44 □
Journey Log Book / Technical Log or equivalent		
45. Journey Log Book, or equivalent	45 ■	45 □
46. Maintenance release	46 ■	46 □
47. Defect notification and rectification (incl. Tech Log)	47 ■	47 □
48. Pre-flight inspection	48 ■	48 ■
B. Safety / Cabin		
15. General Internal Condition	15 □	15 □
16. Cabin Attendant"s station and crew rest area	16 □	16 □
17. First Aid Kit/ Emergency medical kit	17 □	17 □
18. Hand fire extinguishers	18 □	18 □
19. Life jackets / Flotation devices	19 ■	19 □
20. Seat belts	20 ■	20 ■
21. Emergency exit, lighting and marking, Torches	21 ■	21 □
22. Slides /Life-Rafts (as required)	22 ■	22 □
23. Oxygen Supply (Cabin Crew and Passengers)	23 ■	23 □
24. Safety Instructions	24 □	24 □
25. Cabin crew members	25 □	25 □
26. Access to emergency exits	26 □	26 □
27. Safety of passenger baggage"s	27 □	27 □
28. Seat capacity	28 □	28 □
C. Aircraft Condition		
13. General external condition	13 ■	13 □
14. Doors and hatches	14 ■	14 □
15. Flight controls	15 ■	15 □
16. Wheels, tyres and brakes	16 ■	16 ■
17. Undercarriage	17 ■	17 □
18. Wheel well	18 ■	18 □
19. Powerplant and pylon	19 ■	19 □
20. Fan blades	20 ■	20 □
21. Propellers	21 □	21 □
22. Obvious repairs	22 ■	22 □
23. Obvious unrepaired damage	23 ■	23 □
24. Leakage	24 ■	24 □
D. Cargo		
4. General condition of cargo compartment	4 □	4 □
5. Dangerous Goods	5 □	5 □
6. Safety of cargo on board	6 □	6 □
E. General		
2. General	1 □	1 □

A	POSTE DE PILOTAGE
	A1. ETAT GENERAL Instructions : ***Vérifier la propreté, l'ordre et l'état général***
	A.2. ISSUE DE SECOURS : Instructions : ***Vérifier si elles sont conformes aux conditions requises*** Références : **Annexe 8 Nr 4.1.7.** Atterrissage d'Urgence **4.1.7.2.** Des dispositifs seront prévus pour l'évacuation rapide des occupants dans les conditions susceptibles de ce produire à la suite d'un atterrissage d'urgence. Ces dispositifs seront fonction de la capacité de l'avion en passager et équipage **4.1.7.4.** Les avions dont le certificat prévoit le cas d'amerrissage forcé seront conçus de manière à donner le maximum de garanties pour que, en cas d'amerrissage forcé, les passagers et l'équipage puissent évacuer l'avion en toute sécurité.
	A.3. EQUIPEMENTS : Instructions : ***Vérifier la présence de l'équipement suivant* :** a) GPWS (Ground Position World Systeme) **Note :** les aéronefs construits en ex-pays soviétique sont équipés d'un **GPWS** appelé **"CCCO"** en alphabet Russe. Apparemment le **« CCCO »** ne répond pas complètement à l'Annexe 6 Nr 6.15. donc la présence d'un **CCCO** à bord devra figurer dans le compte-rendu d'inspection comme anomalie de **catégorie 2**. Des actions ultérieures pour s'assurer de la complète conformité avec le standard OACI devront être prise au niveau international. Références : **Annexe 6 Nr. Ch. 6. Pt. 6.15**. Avions moteurs à turbines dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS)
	6.15.1. Tous les avions à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5700 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de neuf passagers seront dotés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol. **6.15.2.** Recommandation.- Il est recommandé que tous les avions à moteurs alternatifs dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5700 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de neuf passagers soient dotés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol. **6.15.3.** Un dispositif avertisseur de proximité du sol donnera automatiquement et en temps opportun à l'équipage de conduite un avertissement clair lorsque l'avion se trouve dans une situation qui peut-être dangereuse du fait de la proximité de la surface terrestre. **6.15.4.** Le dispositif avertisseur de proximité du sol donnera un avertissement au moins dans les situations suivantes : a) Vitesse verticale de descente excessive ; b) Taux excessif de rapprochement du relief ; c) Perte excessive d'altitude après un décollage ou une remise de gaz ; d) Marge de franchissement du relief insuffisante, l'appareil n'étant pas en configuration d'atterrissage ; 1) train d'atterrissage non verrouillé en position sortie ; 2) volet en position pour l'atterrissage ; e) descente excessive au-dessous de la trajectoire d'alignement de descente aux instruments **6.15.7.** Recommandation :Il est recommandé que tous les avions à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5700 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de neuf passagers soient dotés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol à fonction prédictive d'avertissement de danger dû au relief.

	DOCUMENTATION
	A.4. <u>MANUELS</u> : **<u>Instructions</u>** ***: Vérifier la présence à bord (note : les informations du manuel de vol doivent être inclues dans le manuel d'exploitation)*** ***Vérifier si les manuels sont à jour et approuvés.*** ***Vérifier si ils sont conformes aux conditions requises.*** **<u>Note</u>** : *Sur les aéronefs construits en ex-pays soviétique les informations du manuel de vol sont souvent publiées dans un manuel appelé « Rukowodstwo » ou RLE. Etant donné que le contenu « Rukowodstwo » n'inclus pas toutes les informations exigées dans le manuel d'exploitation, la présence d'un tel manuel à bord en tant que manuel de vol et manuel d'exploitation devra figurer dans le compte-rendu d'inspection comme anomalie de* ***<u>catégorie 2.</u>*** *Des actions ultérieures pour s'assurer de la complète conformité avec le standard OACI devront être prise au niveau international* <u>Références</u> : **Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.2.3.b** Un avion aura à son bord b) le manuel de vol ou autres documents contenant les données de performances exigées pour l'application des dispositions du chapitre 5 (limites d'emploi relatives aux performances des avions) et tous autres renseignements nécessaires pour l'utilisation de l'avion dans le cadre des spécifications du certificat de navigabilité, à moins que les renseignements ne figurent dans le manuel d'exploitation. **Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.1.3** L'exploitant fournira au personnel d'exploitation et aux équipages de conduite le manuel d'exploitation contenant, pour chaque type d'aéronef utilisé, les procédures à suivre dans les conditions normales, de secours et d'urgence. On y trouvera aussi des renseignements sur les systèmes de l'aéronef ainsi que les listes de vérification **Annexe 6. Ch. 4. Pt. 4.2.2.1**. L'exploitant établira, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un manuel d'exploitation conforme aux dispositions de l'appendice 2. Ce manuel d'exploitation sera modifié ou révisé suivant les besoins, de manière à être tenu constamment à jour. Ces modifications ou révisions seront communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel **A.5. <u>LISTES DE VERIFICATION</u>**
	<u>Instructions</u> **:** ***Vérifier si les listes de vérification (check lists) sont disponibles et à jour et qui appartient bien évidemment à l'appareil*** ***Vérifier si leur contenu est conforme aux conditions requises*** **Références : Annexe 6. Ch. 4. Pt. 4.2.5 Liste de vérification** Les listes de vérification prévues au pt 6.1.3. seront utilisées par l'équipage de conduite avant, pendant et après toutes les phases de vol et en cas d'urgence, afin que soient respectées les procédures d'exploitation figurant dans le manuel de vol ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité ainsi que dans le manuel d'exploitation.
	A.6. CARTES DE RADIO NAVIGATION <u>Instructions</u> ***: Vérifier si les cartes sont disponibles et à jour*** <u>Références</u> : **Annexe 6 Ch. 6 Pt 6.2.3.** Un avion aura à son bord Voir les points suivants a) ; b) ; et

	c) des cartes à jour et appropriées correspondant à la route envisagée et aux routes susceptibles d'être suivies en cas de déroutement.
	A.7. LISTE MINIMUM D'EQUIPEMENTS Instructions **:** ***Vérifier si la L.M.E. (MEL) est disponible à jour et approuvée***. **Note** : sur des aéronefs construits en ex –pays soviétique un document similaire à la LME est incluse dans le document appelé *« Rukowodstwo » (voir & A.4.)* Références : **Annexe 6 Ch. 6 Pt. 6.1.2.** L'exploitant fera figurer dans le manuel d'exploitation une liste minimale d'équipement (LME), approuvée par l'Etat de l'exploitant, qui permettra au pilote commandant de bord de déterminer si un vol peut être commencé ou poursuivi à partir d'une halte intermédiaire au cas où un instrument, un élément d'équipement ou un circuit subirait une défaillance.
	A.8. CERTIFICAT D'IMMATRICULATION Instructions : ***Vérifier la présence à bord et la validité du document.*** ***Vérifier si le format est conforme aux conditions requises*** Références : Convention de l'OACI dans son **Article 29** documents transportés dans les aéronefs Tout aéronef d'un Etat contractant, employé à la navigation internationale, doit, conformément aux conditions prescrites par la présente convention, avoir à bord les documents suivants : a) son certificat d'immatriculation **Annexe 7. Ch. 7 Pt .7.** Certificat d'Immatriculation 7.1. le certificat d'immatriculation sera la reproduction du modèle suivant quant au libellé et à la disposition. (voir p 9 de l'annexe 7.) 7.2. le certificat d'immatriculation sera conservé en permanence à bord de l'aéronef (pour le cas R.C.A. nous exigeons l'original)
	A.9. CERTIFICAT DE LIMITATION DE NUISANCE Instructions : ***Vérifier la présence du document à bord ;*** Références : **Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.13.** Tous les avions répondant aux normes de certification acoustique de l'Annexe 16, volume 1 Les avions devront transporter un document attestant leur certification acoustique. **Note** : *l'attestation pourra figurer dans tout document de bord approuvé par l'Etat d'immatriculation.* **Annexe 16 Volume 1 Partie 1et 2**
	A.10. CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN Instructions : ***Vérifier la présence du document à bord (nous pouvons accepter une photocopie) ;*** ***Vérifier si son contenu est conforme aux conditions requises.*** **Note 1** : *Le CTA n'est pas exigé par l'OACI à bord des aéronefs. Dans le cas où le CTA n'est pas à bord, l'inspecteur peu, s'il le trouve nécessaire, demander une photocopie à la direction du transporteur (par email ou fax).* **Note 2** : *Nonobstant la note ci-dessus, certains Etats contractants peuvent exiger le CTA à bord (voir quels sont ces Etats liste éventuellement.)* **Note 3** : *Certains Etats contractants peuvent exiger des documents supplémentaires à bord tels que autorisation d'entrée, certificat d'assurance etc.* Références : **Annexe 6 Ch. 4. Pt 4.2.1**. Permis d'exploitation aérienne. **4.2.1.1.** L'Exploitant ne pourra assurer des vols de transport commercial que s'il détient un permis d'exploitation aérienne ou un document équivalent en état de validité émis par l'Etat de l'Exploitant. **4.2.1.2.** Le permis d'exploitation aérienne ou le document équivalent autorisera l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux conditions et restrictions qui peuvent être spécifiées. **4.2.1.3.** La délivrance d'un permis d'exploitation aérienne ou d'un document équivalent par l'Etat de l'exploitant dépendra de ce que l'exploitant aura démontré qu'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des dispositions en matière d'entretien qui sont compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés.

4.2.1.4. La poursuite de la validité d'un permis d'exploitation aérienne ou d'un document équivalent dépendra de ce que l'exploitant aura satisfait aux exigences du **4.2.1.3.** sous la supervision de l'Etat de l'exploitant.

4.2.1.5. Le permis d'exploitation aérienne ou le document équivalent contiendra au moins les éléments suivants :

a) Identité de l'exploitant (raison sociale, adresse) ;
b) Date d'émission et période de validité ;
c) Description des types de vols autorisés ;
d) Type(s) d'aéronef dont l'utilisation est autorisée ;
e) Zones d'exploitation ou route autorisées.

A.12. CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

Instructions : ***Vérifier que le Certificat de Navigabilité de l'appareil est transporté à bord. (un duplicata peut-être acceptable).***
Vérifier la présence l'exactitude et la validité.

Références : **Convention de l'OACI Article 31 Certificat de navigabilité.**

Chaque aéronef engagé dans la navigation internationale sera pourvu d'un certificat de navigabilité émis ou validé par l'Etat dans lequel il est immatriculé.

Convention de **l'OACI Article 29** – Documents transportés dans les aéronefs.
Chaque aéronef d'un Etat contractant, engagé dans la navigation internationale, devra transporter les documents suivants en conformité avec les conditions prescrites dans la convention :

b) son certificat de navigabilité.

Annexe 8 Partie II pt. 5.1.
Le certificat de navigabilité sera renouvelé ou restera en état de validité, selon les lois de l'Etat d'immatriculation,à condition que ce dernier exige que le maintien de la navigabilité de l'aéronef soit constaté au moyen de vérifications périodiques effectuées à des intervalles déterminés en tenant compte du temps d'utilisation et de la nature de cette utilisation, ou au moyen d'un système de vérifications approuvés par cet Etat et ayant un effet au moins équivalent.

Annexe 8 Partie II pt. 7
Modèle de certificat de navigabilité donnera les renseignements indiqués dans le modèle ci-après, auquel il sera conforme dans l'ensemble (voir annexe)

DOSSIER DE VOYAGE

A.13. PLAN DE VOL OPERATIONNEL

Instructions: ***Vérifier la présence et l'exactitude.***
Références : **Annexe 6 Ch. 4. Pt 4.3. Préparation des vols**

4.3.1. Aucun vol ne sera entrepris avant qu'aient été remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié :
g) que les normes du 4.3.3. relatives à la planification opérationnelle des vols ont été appliquées.

4.3.3 Planification opérationnelle des vols.

4.3.3.1. Pour chaque vol prévu, il sera établi un plan de vol exploitation. Le plan de vol exploitation sera approuvé et signé par le pilote commandant de bord et, s'il y a lieu, signé par l'agent technique d'exploitation, et copie sera remise à l'exploitant ou à un agent désigné ; s'il ne peut être remis, il sera déposé à l'administration de l'aéroport ou en un endroit convenable à l'aérodrome de départ.

4.3.3.2. Le manuel d'exploitation doit décrire le contenu et l'utilisation du plan de vol exploitation.

Annexe 6. Ch. 11 Pt. 11.1.

Un manuel de vol qui peut être émis en parties séparées correspondantes aux aspects spécifiques des opérations, fournies en accord avec le Pt **4.2.2.** contiendra au moins ce qui suit :
24) les spécifications pour le plan de vol opérationnel.

A.14. DEVIS DE MASSE ET CENTRAGE.

Instructions : ***Vérifier la présence du devis de masse et l'exactitude***

Références : **Annexe 6.Ch. 11. Pt. 11.1.**
Un manuel de vol qui peut être émis en parties séparées correspondantes aux aspects spécifiques des opérations, fournies en accord avec le pt 4.2.2. contiendra au moins ce qui suit :
30) instruction pour le contrôle du devis de masse et centrage.
Annexe 6. Ch. 4. Pt. 4.3.1.
Aucun vol ne sera entrepris avant qu'aient été remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié :

d) que la masse et le centrage de l'avion permettent d'effectuer le vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues.

EQUIPEMENT DE SECURITE

A.15. EXTINCTEURS

Instructions : ***Vérifier la présence, le nombre, l'état et la date d'expiration.***

Références : **Annexe 6. CH. 6. Pt. 6.2.2. b.1.**
Les avions seront dotés :

a) d'extincteurs portatifs conçus de telle manière que lorsqu'ils sont utilisés, ils ne provoquent pas de pollution dangereuse de l'air dans l'avion ; au moins un extincteur sera situé :

1) Dans le poste de pilotage ;
2) Dans chacun des compartiments des passagers séparés du poste de pilotage et auquel l'équipage de conduite ne peut avoir aisément accès.

A.16. GILETS DE SAUVETAGE/ DISPOSITIF DE FLOTTAISON

Instructions : ***Vérifier la présence, l'état et où c'est applicable, la date d'expiration.***

Références : **Annexe. 6. Ch.6. Pt. 6.5. Tous avions - survol de l'eau ;**
6.5.2. Avions terrestres
6.5.3. Tous avions – vols à grande distance avec survol de l'eau

6.5.2.1. Les avions terrestres seront dotés de l'équipement prescrit en **6.5.2.2.** :
a) lorsqu'ils survolent une étendue d'eau à plus de **93 Km (50 NM)** de la côte, dans le cas des avions terrestres exploités conformément aux dispositions du **5.2.9.** ou **5.2.10.** ;
b) lorsqu'ils survolent une étendue d'eau en route à une distance supérieure à celle à laquelle ils peuvent atteindre la côte en vole planée, dans le cas de tous les autres avions terrestres ;
c) lorsqu'ils décollent ou atterrissent à un aérodrome où, de l'avis de l'Etat de l'Exploitant, la trajectoire de décollage ou d'approche est disposé de telle façon au dessus de l'eau qu'en cas d'accident il y aurait probabilité d'amerrissage forcé.

6.5.2.2. L'équipement mentionné **en 6.5.2.1**. comportera un gilet de sauvetage ou un dispositif individuel de flottaison équivalent pour chaque personne se trouvant à bord, rangé de manière que chaque occupant puisse l'atteindre facilement de son siège ou de sa couchette.

6.5.3.2. Chaque gilet de sauvetage ou dispositif individuel de flottaison équivalent transporté conformément aux dispositions de **6.5.1**.**a) 6.5.2.1.** et **6.5.2.2**. sera muni d'un éclairage électrique afin de faciliter le repérage des naufragés, sauf lorsqu'il satisfait aux dispositions de **6.5.2.1**. **c)** par des dispositifs individuels de flottaison équivalents autres que les gilets de sauvetage.

A.17. HARNAIS

Instructions **: *Vérifier la présence et l'état ;***

Références **: Annexe 6. Ch. 6. Pt 6.2.2.c.3.**
Les avions seront dotés :

3) d'un harnais de sécurité pour chaque siège de membre d'équipage de conduite. Le harnais de sécurité affecté à chaque siège de pilote comportera un dispositif qui retiendra automatiquement le buste du pilote en cas de décélération rapide.

Recommandation : il est recommandé que le harnais de sécurité affecte à chaque siège de pilote comporte un

	dispositif destiné à éviter que le corps d'un pilote subitement frappé d'incapacité ne vienne gêner la manœuvre des commandes de vol. **Note :** le harnais de sécurité comprend des bretelles et une ceinture qui peut – être utilisée séparément.
	A.18. EQUIPEMENT D'OXYGENE Instructions **: Vérifier la présence et l'état ;** Références **: Annexe 6. Ch. 4 Pt. 4.3.8.1. POUR AVIONS NON PRESSURISES** Un vol qui doit être effectué à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique dans le compartiment des passagers et de l'équipage est inférieure à **700 hPa** ne sera entrepris que si le réserve d'oxygène est insuffisante pour alimenter : a) tous les membres de l'équipage et **10%** des passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression à l(intérieur des compartiments qu'ils occupent sera comprise entre **700 hPa** et **620 hPa**, diminuée de **30 minutes** ; b) l'équipage et les passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent sera inférieure à **620 hPa**. **Annexe 6. Ch. 4. Pt. 4.4.5.- Emploi de l'oxygène** **4.4.5.1.** Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite devront utiliser les inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas, spécifiés en **4.3.8.1.** **POUR AVIONS PRESSURISES** **Annexe 6. Ch. 4. Pt. 4.3.8.2.** Dans le cas des avions pressurisés, un vol ne sera entrepris que si l'avion est doté d'une réserve d'oxygène permettant d'alimenter tous les membres de l'équipage et tous les passagers, et jugée appropriée en fonction des conditions du vol, en cas de chute de pression, pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent seraient inférieurs à **700 hPa.** **Annexe 6. Ch. 4. Pt. 4.4.5 Emploi de l'oxygène.** **4.4.5.1.** Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite devront utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas, spécifiés en **4.3.8.2.** **4.4.5.2.** Tous les membres d'équipage d'avions pressurisé volant au dessus d'une altitude où la pression atmosphérique est inférieure **à 376 hPa (> 25000 ft)** devront disposer à leur poste de travail d'un masque à oxygène à pose rapide capable de fournir immédiatement de l'oxygène à la demande
	A.19 LAMPE ELECTRIQUE Instructions : ***Vérifier la quantité appropriée de torches électriques.*** ***Vérifier leur état.*** Références **: Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.10.** Tous les avions volant de nuit seront dotés : d) d'une torche électrique à chaque poste de membre d'équipage.
	PERSONNEL NAVIGANT
	A.20. LICENCE DU PERSONNEL NAVIGANT Instructions **: *Vérifier la validité des licences de l'équipage et les qualifications appropriées.*** **Note : les copilotes U.S. n'ont pas obligation de détenir la qualification de type.** Références **: Convention de l'OACI Article 29 – Documents transportés dans les aéronefs.** Tout aéronef d'un Etat contractant, employé à la navigation internationale, doit, conformément aux conditions prescrites par la présente convention, avoir à bord les documents suivants : c) les licences appropriées pour chaque membre de l'équipage. **Convention de l'OACI Article 32 – Licences du personnel.**

a) Le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Annexe 1 Ch. 1. Pt. 1.2.1. Autorisation d'exercer des fonctions en qualité de membre de l'équipage de conduite.

Nul ne pourra exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications de la présente annexe et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir. Cette licence devra avoir été délivré par l'Etat d'immatriculation de l'aéronef ou avoir été validée par cet Etat si elle a été délivrée par un autre Etat contractant.

Annexe 1 Ch. 1. Pt. 1.2.2. Méthode de validation d'une licence.
1.2.2.1. Lorsqu'un Etat contractant validera une licence délivrée par un autre Etat contractant au lieu de délivrer une nouvelle licence, il effectuera cette validation sous forme d'une autorisation appropriée qui sera jointe à la licence et reconnaîtra à cette dernière la même valeur qu'à celles qui sont délivrées par lui. La validité de cette autorisation ne dépassera en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même.

Convention de l'OACI Article 30 – Equipement radio des aéronefs.

c) Les appareils émetteurs ne peuvent être utilisés que par les membres de l'équipage navigant munis à cet effet d'une licence spéciale délivrée par les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Annexe 6 Ch.9. Pt. 9.1.2. Opérateur radio navigant

L'équipage conduite comprendra au moins une personne titulaire d'une licence en état de validité, délivrée ou validée par l'Etat d'immatriculation, l'autorisant à manipuler l'appareillage d'émission radio qui doit être utilisé.

Annexe 1. Ch.1.Pt. 1.2.4.
Note 2 : Afin de fournir au titulaire d'une licence la preuve dont il a besoin pour témoigner qu'il satisfait aux conditions 1.2.4.1. le service de délivrance des licences lui délivre une attestation médicale classe 1, 2 ou 3, selon le cas. Cette attestation peut prendre plusieurs formes ; il peut s'agir d'un certificat distinct portant un titre approprié, d'une déclaration figurant sur la licence, d'un règlement national stipulant que l'attestation médicale fait partie intégrante de la licence etc.

Annexe 6. Ch. 9. Pt. 9.1. Composition de l'équipage de conduite

9.1.1. L'équipage de conduite ne sera pas inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel d'exploitation. En plus de l'équipage minimale de conduite spécifié dans le manuel de vol, ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité, l'équipage de conduite comprendra les membres d'équipage de conduite qui pourront être nécessaires suivant le type de l'avion utilisé, le type d'exploitation considéré et la durée du vol entre les points où s'effectue la relève de l'équipage de conduite.

9.1.2. Opérateur radio navigant.
L'équipage de conduite comprendra au moins une personne titulaire d'un licence en état de validité, délivrée ou validé par l'Etat d'immatriculation, l'autorisation à manipuler l'appareillage d'émission radio qui doit être utilisé

9.1.3. Mécanicien navigant.
Lorsqu'un poste distinct aura été prévu pour un mécanicien navigant dans les aménagements de l'avion, l'équipage de conduite comprendra au moins un mécanicien navigant spécialement affecté à ce poste, à moins que les fonctions attachées à ce poste puissent être remplies de manière satisfaisante par un autre membre de l'équipage de conduite, titulaire d'une licence de mécanicien navigant, sans nuire à l'exercice de ses fonctions normales.

9.1.4. Navigateur.
L'équipage de » conduite comportera au moins un titulaire d'une licence de navigateur sur tous les vols pour lesquels l'Etat de l'exploitant aura déterminé que les pilotes ne peuvent assurer convenablement, de leur poste, la navigation nécessaire à l'exécution du vol dans des conditions de sécurité.

Annexe 6. Ch. 9. Pt. 9.5. EQUIPEMENT DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

Un membre d'équipage de conduite titulaire d'une licence dont il ne peut exercer les privilèges qu'à condition de porter des verres correcteurs aura à sa portée des verres correcteurs de rechange lorsqu'il exercera les privilèges de sa licence.

CARNET DE ROUTE/COMPTE-RENDU DU MATERIEL OU EQUIVALENT

A.21. CARNET DE ROUTE OU EQUIVALENT.

Instructions : ***Vérifier la présence à bord du carnet de route ou équivalent***
Vérifier si le contenu respecte les conditions requises.

Références **: Convention de l'OACI Article 34 – Carnet de route.**
Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, il est tenu un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage, sous la forme qui pourrait être prescrite en vertu de la présente convention.

Convention de l'OACI Article 29 – Documents transportés dans les aéronefs
Tout aéronef d'un Etat contractant, employé à la navigation internationale, doit, conformément aux conditions prescrites par la présente convention, avoir à bord les documents suivants :
d) son carnet de route ;

Annexe 6. Ch.4. Pt. 4.5.5.
Le pilote commandant de bord sera responsable de la tenue à jour du carnet de route ou de la déclaration contenant les renseignements énumérés en Pt. 11.5.1.

Annexe 6. Ch.11. Pt. 11.5.1.
Recommandation : il est recommandé que le carnet de route d'un avion comporte les rubriques suivantes correspondant aux chiffres romains indiqués.
I – Nationalité et immatriculation de l'avion ;
II – Date ;
III – Noms des membres d'équipage ;
IV – Affectation des membres d'équipage ;
V – lieu de départ ;
VI – lieu d'arrivée ;
VII – Heure de départ ;
VIII – Heure d'arrivée ;
IX – Heure de vol ;
X – Nature du vol (privé, travail aérien, transport régulier ou non régulier) ;
XI – Incidents et observations (s'il y a lieu) ;
XII – Signature de la personne responsable.

A.22. APPROBATION POUR REMISE EN SERVICE

Instructions **:** ***Vérifier que la maintenance qui a été effectué a bien été signée.***
Vérifier que toutes les demandes de maintenance du compte rendu de matériel sont conformes aux conditions requises.

Références **: Annexe 6 Ch. 8. Pt. 8.7. en corrélation avec le Pt. 4.3.1.**

8.7. Approbation pour remise en service.
Une approbation pour remise en service doit être complété par une ou des personnes qualifiées conformément à l'annexe 1 pour certifier que le travail de maintenance a été effectué de façon satisfaisante et conformément aux méthodes prescrites dans le manuel de maintenance.
4.3.1. Aucun vol ne sera entrepris avant qu'aient été remplies les fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié :
a) qu'il a été délivré une fiche d'entretien se rapportant à l'avion conformément aux dispositions du Pt. 8.7.
A.23. LISTE DES TRAVAUX REPORTES.

Instructions **:** ***Vérifier le N° des défauts reportés (spécifier dans le rapport si nécessaire).***
Vérifier que les défauts différés incluent des limites de temps et sont en conformité avec les temps limites déclarés ; si applicable vérifier la conformité avec le M.E.L (minimal equipement list) ;

Références **: Annexe 6 suppléments G – Liste Minimale d'Equipement. (M.E.L) ;**

8. Les systèmes ou équipements dont on accepte qu'ils soient hors fonctionnement pour un vol devraient être étiquetés le cas échéant et tous ces éléments devraient être notés dans le carnet technique de l'aéronef pour signaler à l'équipage de conduite et au personnel d'entretien les systèmes ou équipement hors de fonctionnement.

	A.24. VISITE PREVOL
	Instructions **:** ***Vérifier la présence de la fiche de la visite prévol.*** Références **: Annexe 6 Ch. 4. Pt. 4.3.1.** **4.3.1.** Aucun vol ne sera entrepris avant qu'aient été remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié : a) que l'avion est en état de navigabilité ; b) qu'il a été délivré une fiche d'entretien se rapportant à l'avion conformément aux dispositions du **Pt. 8.7**.

B	**EQUIPEMENTS DE SECURITE / CABINE**
	B.1. ETAT GENERAL INTERIEUR Instructions **:** ***Vérifier la propreté, l'ordre et l'état général.*** Références **: Annexe 8. Ch. 8. Pt. 8.3. EQUIPEMENT DE SECOURS ET DE SURVIE.** L'équipement de secours et de survie prescrit, que l'équipage ou les passagers peuvent avoir à utiliser ou à mettre en œuvre en cas d'urgence, sera fiable accessible et identifiable et portera clairement l'indication de son mode d'emploi.
	B.2. SIEGE DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CABINE Instructions **:** ***Vérifier la présence et la conformité aux normes et les conditions requises.*** Références **:** ***Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.16. : Avions transportant des passagers – sièges des membres de l'équipage de cabine.*** **6.16.1.** Avions dont le certificat de navigabilité individuel original a été délivré le 1er janvier 1981 ou après cette date. Tous les avions seront équipés d'un siège orienté vers l'avant ou vers l'arrière (à moins de 15° de l'axe longitudinal de l'avion), doté d'un harnais de sécurité, pour chacun des membres de l'équipage de cabine dont la présence est nécessaire pour répondre aux dispositions du (Pt. 12.1.) concernant l'évacuation d'urgence **12.1. fonctions attribuées en cas d'urgence :** L'exploitant doit déterminer, avec l'approbation de l'Etat de l'Exploitant et d'après le nombre de sièges ou le nombre de passagers transportés, l'effectif minimal de l'équipage de cabine nécessaire dans chaque type d'avion pour effectuer une évacuation sûre et rapide, et les fonctions qui doivent être exécutées en cas d'urgence ou lorsque la situation nécessite une évacuation d'urgence. L'Exploitant attribuera ces fonctions pour chaque type d'avion. **6.16.2.** Avions dont le certificat de navigabilité individuel original a été délivré avant le 1er janvier 1981. Le harnais de sécurité comprend les bretelles et une ceinture qui peut – être utilisée séparément **6.16.3.** Le siège de l'équipage de cabines installés conformément aux dispositions de 6.16.1. et 6.16.2. seront à proximité des issues de secours, de plain – pied et d'autres types selon ce que prescrit l'Etat d'immatriculation pour l'évacuation d'urgence.
	B.3. TROUSSE DE 1er SECOURS/ TROUSSE MEDICALE D'URGENCE Instructions **:** ***Vérifier la présence à bord, l'état et la validité des produits.*** Références **: Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.2.2.a) et le Supplément B**

Les avions seront dotés :

a) de fournitures médicales suffisantes accessibles et appropriées au nombre de passagers que l'avion est autorisé à transporter

Recommandation : Il est recommandé que les fournitures médicales comprennent :

1) Une ou plusieurs trousses de premiers secours ;
2) Une trousse médicale, à l'intention des médecins ou autres personnes qualifiées, pour traiter les urgences médicales en vol, pour les avions autorisés à transporter plus de 250 passagers.

Note : Des éléments indicatifs sur les types, le nombre, l'emplacement et le détail de fournitures médicales figurent au supplément B.

B.4. EXTINCTEURS

Instructions **:** ***Vérifier la présence, le nombre, l'état et la date de validité.***

Références **: Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.2.2. b) Les avions seront dotés :**

b) d'extincteurs portatifs conçus de telle manière que, lorsqu'ils sont utilisés, ils ne provoquent pas de pollution dangereuse de l'air dans l'avion ; au moins un extincteur sera situé :

1) Dans le poste de pilotage ;
2) Dans chacun des compartiments des passagers séparés du poste de pilotage et auquel l'équipage de conduite ne peut avoir aisément accès.

Note : Un extincteur portatif ainsi installé conformément aux dispositions du certificat de navigabilité de l'avion peut être considéré comme répondant à cette spécification.

B.5. GILET DE SAUVETAGE/DISPOSITIF DE FLOTTAISON

Instructions **:** ***Vérifier la présence, l'état et la date de validité.***

Références **: Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.5. TOUS AVIONS – SURVOL DE L'EAU**
6.5.2. AVIONS TERRESTRES
6.5.2.1. Les avions terrestres seront dotés de l'équipement prescrit en 6.5.2.2. :
a) lorsqu'ils survolent une étendue d'eau à plus de 93 Km (50NM) de la côte, dans le cas des avions terrestres exploités conformément aux dispositions du 5.2.9. ou 5.2.10 ;
b) lorsqu'ils survolent une étendue d'eau en route à une distance supérieure à celle à laquelle ils peuvent atteindre la côte en vol plané, dans le cas de tous les autres avions terrestres ;
c) lorsqu'ils décollent ou atterrissent à un aérodrome où, de l'avis de l'Etat de l'Exploitant, la trajectoire de décollage ou d'approche est disposé de telle façon au dessus de l'eau qu'en cas d'accident il y aurait probabilité d'amerrissage forcé.

6.5.2.2. L'équipement mentionné **en 6.5.2.1**. comportera un gilet de sauvetage ou un dispositif individuel de flottaison équivalent pour chaque personne se trouvant à bord, rangé de manière que chaque occupant puisse l'atteindre facilement de son siège ou de sa couchette.

6.5.3. Tous avions – Vols à grande distance avec survol de l'eau.

6.5.3.2. Chaque gilet de sauvetage ou dispositif individuel de flottaison équivalent transporté conformément aux dispositions de **6.5.1.a) 6.5.2.1.** et **6.5.2.2**. sera muni d'un éclairage électrique afin de faciliter le repérage des naufragés, sauf lorsqu'il satisfait aux dispositions de **6.5.2.1**. **c)** par des dispositifs individuels de flottaison équivalents autres que les gilets de sauvetage.

6.6. Tous avions – Vols au dessus de régions terrestres désignées.
Les avions utilisés au-dessus de régions terrestres qui ont été désignées par l'Etat intéressé comme régions où les recherches et le sauvetage seraient particulièrement difficiles seront dotés de dispositifs de signalisation et d'un équipement de sauvetage (y compris des moyens de subsistance) appropriés à la région survolée.

B.6. CEINTURES DE SECURITE

Instructions **:** ***Vérifier la présence et l'état des ceintures de sécurité des passagers ;***

Références **: Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.2.2.c.2) ;**
Les avions seront dotés :
2) D'une ceinture de sécurité pour chaque siège et de sangles de sécurité pour chaque couchette ;

B.7. ISSUE DE SECOURS, CHEMINEMENT LUMINEUX, TORCHE ELECTRIQUE

Instructions **:** ***Vérifier la présence de la signalisation des issues de secours, du cheminement lumineux et des torches électriques ; le cas échéant, Vérifier l'état du cheminement lumineux.***

Note : Les avions de construction de l'ex U.R.S.S. ne sont généralement pas équipé d'un système de marquage au sol, mais sur certains types d'avions tel que (TU – 134 ; TU – 154) la signalisation des issues de secours est combinées avec les dispositifs lumineux. Cette combinaison peut –être acceptable pour ces aéronefs.

Références **: Annexe 8. Ch. 4. Pt. 4.1.7. ATTERRISSAGE D'URGENCE**

4.1.7.2. Des dispositifs seront prévus pour l'évacuation rapide des occupants dans les conditions susceptibles de se produire à la suite d'un atterrissage d'urgence. Ces dispositifs seront fonction de la capacité de l'avion en passagers et équipage.

4.1.7.3. L'aménagement intérieur de la cabine ainsi que l'emplacement et le nombre des issues de secours, y compris les moyens de localiser et d'éclairer les voies et issues d'évacuation, devront faciliter l'évacuation rapide de l'avion dans les conditions susceptibles de se produire à la suite d'un atterrissage d'urgence.

4.1.7.4. Les avions dont le certificat prévoit le cas d'amerrissage forcé seront conçus de manière à donner le maximum de garantie pour que, en cas d'amerrissage forcé, les passagers et l'équipage puissent évacuer l'avion en toute sécurité.

Annexe 6.Ch. 6. Pt. 6.10. f ;
Tous avions volant de nuit seront dotés :
f) D'une torche électrique à chaque poste de membre d'équipage.

B.8. TOBOGGANS / CANOT DE SAUVETAGE

Instructions **:** ***Vérifier le manomètre de la bouteille et la date d'expiration ;***
Vérifier la présence du canot de sauvetage quand il est requis et sa dernière visite l'heure ; le passeport qui atteste que la visite a été fait.

Références **: Annexe 8. Ch. 4. Pt. 4.1.7. ATTERRISSAGE D'URGENCE**

4.1.7.2. Des dispositifs seront prévus pour l'évacuation rapide des occupants dans les conditions susceptibles de se produire à la suite d'un atterrissage d'urgence. Ces dispositifs seront fonction de la capacité de l'avion en passagers et équipage.

4.1.7.3. L'aménagement intérieur de la cabine ainsi que l'emplacement et le nombre des issues de secours, y compris les moyens de localiser et d'éclairer les voies et issues d'évacuation, devront faciliter l'évacuation rapide de l'avion dans les conditions susceptibles de se produire à la suite d'un atterrissage d'urgence.

4.1.7.4. Les avions dont le certificat prévoit le cas d'amerrissage forcé seront conçus de manière à donner le maximum de garantie pour que, en cas d'amerrissage forcé, les passagers et l'équipage puissent évacuer l'avion en toute sécurité.

6.5.3. Tous avions – Vols à grande distance avec survol de l'eau.

6.5.3.1. Outre l'équipement prescrit en **6.5.2**, l'équipement ci-dessous sera installé à bord de tous les avions utilisés sur des routes où ils pourraient, au dessus de l'eau, se trouver à une distance correspondant soit à plus de **120 minutes** de vol à la vitesse de croisière, si cette distance est inférieure, à plus de **740 Km (400 NM**) d'une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence dans le cas des avions utilisés selon les conditions prescrites en **5.2.9**. ou en **5.2.10**, et **30 minutes** ou **185 km (100NM)**, si cette distance est inférieure, dans le cas de tous les autres avions :

a) Des canots de sauvetage en nombre suffisant pour porter toutes les personnes se trouvant à bord, ces canots étant rangés de manière à pouvoir être facilement utilisés en cas d'urgence et doté d'un équipement de sauvetage, y compris des moyens de subsistance, approprié aux circonstances ;

b) Un équipement pour effectuer les signaux pyrotechniques de détresse définis à l'Annexe 2.

B.9. OXYGENE DE SUBSISTANCE (PNC et PASSAGERS)

Instructions **: Vérifier la présence et l'état (si applicable).**

Références **: Annexe 6 Ch. 4. Pt. 4.3.8.1. POUR AVIONS NON PRESSURISES**
Un vol qui doit être effectué à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa ne sera entrepris que si la réserve d'oxygène est insuffisante pour alimenter.

a) Tous les membres de l'équipage et 10% des passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression à l'intérieur des compartiments qu'ils occupent sera comprise entre 700hPa et 620 hPa (entre 10.000 ft et 13.000 ft) diminué de 30 minutes ;
b) L'équipage et les passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent sera inférieure à 620 hPa (> 13.000 ft).

Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.7.1.

Un avion destiné à être utilisé à des altitudes de vol aux quelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa (10.000 ft) sera doté de réservoir d'oxygène et d'inhalateurs capable s d'emmagasiner et de distribuer les quantités d'oxygène spécifiées en 4.3.8.1.

POUR AVIONS PRESSURISES

Annexe 6. Ch. 4. Pt. 4.3.8.2.
Dans le cas des avions pressurisés, un vol ne sera entrepris que si l'avion est doté d'une réserve d'oxygène permettant d'alimenter tous les membres d'équipage et tous les passagers, en cas de chute de pression, pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent serait inférieure à 700 hPa.

En outre lorsqu'un avion est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376hPa (25.000 ft) ou lorsqu'un avion est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa, mais qu'il peut descendre sans risque en moins de quatre (4) minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa, la réserve d'oxygène sera suffisante pour alimenter les occupants du compartiment des passagers pendant au moins dix (10) minutes.

Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.7.2.

Un avion qui est destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa (10.000 ft) mais qui est équipé d'un dispositif permettant de maintenir la pression à plus de 700 hPa (10.000ft) dans les compartiments de passagers et de l'équipage, sera doté de réservoirs d'oxygène et d'inhalateurs capables d'emmagasiner et de distribuer les quantités d'oxygène spécifiées en **4.3.8.2.**

Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.7.5.

Un avion destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa, (25.000 ft) ou qui est utilisé à des altitudes auxquelles la pression atmosphérique est supérieure 376 hPa, ne peut descendre sans risque en moins de quatre (4) minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa et dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré le 09 Novembre 1998 ou après cette date, sera doté d'inhalateurs distributeurs d'oxygène à déploiement automatique pour satisfaire aux exigences du Pt ; 4.3.8.2. Le nombre total d'inhalateurs dépassera d'au moins 10% le nombre de sièges prévus pour les passagers et l'équipage de cabine.

B.10. CARTONS DE SECURITE

Instructions **:** ***Vérifier la présence et l'exactitude.***

Références **: Annexe 6.Ch. 4. Pt. 4.2.11.1.**

L'exploitant veillera à ce que les passagers soient mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi :

a) des ceintures de sécurité ;
b) des issues de secours ;
c) des gilets de sauvetage, si leur présence à bord est obligatoire ;
d) de l'alimentation en oxygène ;
e) de tout autre équipement de secours individuel qui se trouve à bord, y compris les cartes de consignes en cas d'urgence destinées aux passagers.

Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.2.2.

Les avion seront dotés de :
d) Dispositifs permettant de communiquer aux passagers les renseignements et instructions ci-après :
1) Mettre les ceintures de sécurité ;
2) Mettre les masques à oxygène et instructions sur leur emploi, si une réserve d'oxygène est obligatoire à bord ;
3) Défense de fumer ;
4) Emplacement des gilets de sauvetage ;
5) Emplacement et mode d'ouverture des issues de secours.

B.11. EQUIPAGE DE CABINE

Instructions **:** ***Vérifier que le nombre des membres de l'équipage de cabine est approprié : le nombre devrait normalement être d'un personnel de cabine pour 50 passagers. Si vous n'êtes pas certain que le nombre de personnel de cabine est en conformité avec les réglementations OPS nationales, (voir le RACAM OPS) ;***
(Vérifier le registre de bord ou compter le nombre de personnel de cabine quand il quitte l'avion.)
Vérifier aussi souvent que possible que l'emplacement de l'équipage de cabine permet d'effectuer en sécurité et très rapidement une évacuation de l'avion.
(La licence des personnels de cabine n'est pas exigée par l'OACI.)
Références **: Annexe 6. Ch. 12. Pt. 12.1. fonctions attribuées en cas d'urgence :**

L'exploitant doit déterminer, avec l'approbation de l'Etat de l'Exploitant et d'après le nombre de sièges ou le nombre de passagers transportés, l'effectif minimal de l'équipage de cabine nécessaire dans chaque type d'avion pour effectuer une évacuation sûre et rapide, et les fonctions qui doivent être exécutées en cas d'urgence ou lorsque la situation nécessite une évacuation d'urgence. L'Exploitant attribuera ces fonctions pour chaque type d'avion.

B.12. ACCES AUX ISSUES DE SECOURS

Instructions **:** ***Vérifier que l'accès approprié des issues de secours est prévu et qu'il ne soit pas entravé par le siège pliable d'un personnel de cabine.***
Note **:** ***les sièges doivent - être rigide particulièrement le dossier pour faciliter l'évacuation et aux issues de secours installer quelqu'un de costaud afin de faciliter l'évacuation.***

Références : Annexe 8. Ch. 4. Pt. 4.1.7. Atterrissage d'urgence.

4.1.7.2 Des dispositifs seront prévus pour l'évacuation rapide dans les conditions susceptibles de se produire à la suite d'un atterrissage d'urgence. Ces dispositifs seront fonction de la capacité de l'avion en passagers et équipage.

4.1.7.3. L'aménagement intérieur de la cabine ainsi que l'emplacement et le nombre des issues de secours, y compris les moyens de localiser et d'éclairer les voies et issues d'évacuation, devront faciliter l'évacuation rapide de l'avion dans les conditions susceptibles de se produire à la suite d'un atterrissage d'urgence.

B.13 SECURITE DES BAGAGES PASSAGERS

Instructions **:** ***Vérifier que les passagers n'emportent pas trop de bagages à main pour la capacité de rangement de l'avion (par l'observation à la porte d'embarquement).***

Vérifier le rangement convenable des bagages.

Références **: Annexe 6. Ch. 4. Pt. 4.8. Bagages à main.**

L'exploitant veillera à ce que tous les bagages à main introduits dans la cabine de passagers d'un avion soient rangés de façon appropriée et sûre.

B.14. CAPACITE EN SIEGES

Instructions **:** ***Vérifier que le nombre de personnes à bord est compatible avec le nombre autorisé par la réglementation.***
(Note : Déterminé par l'Etat de l'exploitant).

Références **: Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.2.2.**

	Un avion sera doté : c) 1) d'un siège ou d'une couchette pour chaque personne ayant dépassé un âge qui sera déterminé par l'Etat de l'exploitant.

C	ETAT DE L'AVION
	C.1. ETAT GENERAL EXTERIEUR Instructions **:** ***Vérifier l'état général de la cellule :*** ***a) La corrosion apparente*** ***b) la propreté ;*** ***c) la présence de glace, de neige, de givre ;*** **d)** ***la lisibilité des marquages, (peinture, scotch, les points de charge d'eau).***
	C.2. PORTES ET TRAPPES DE VISITE Instructions **:** ***Vérifier les portes leurs marques extérieures, le mode opératoire et l'état des trappes.***

	C.3. COMMANDES DE VOL Instructions **:** ***Vérifier les commandes de vol extérieures celles reliées aux ailes, stabilisateurs et ailerons ;*** ***Vérifier les dommages apparents :*** ***a) corrosion ;*** ***b) décollement ;*** ***c) marque évidente d'impacts de foudre ;*** ***d) enfoncements ;*** ***e) relâchement des attaches ;*** ***f) prises statiques manquantes***
	C.4. ROUES ET PNEUS Instructions **:** ***Vérifier et inspecter les dommages dus à l'usure et les signes de sous gonflage.*** **Note :** Sur les pneus de fabrication ex-Soviétique, une ou plusieurs toiles peuvent être visibles en fonction des exigences du fabricant ; exemples : **1)** Détérioration du pneu (perforations, coupure) sont acceptées jusqu'à la 2 ème toile **(IL-18 et TU-154) ou 4 ème toile (TU – 154) ;** 2) Pour les pneus qui ont des trous de contrôle, la disparition maximum de 2 trous consécutifs (**TU – 154)** est acceptable ; 3) Pour les freins, la direction et les portes de trappes, les fuites hydrauliques maximales de 1 à 2 cm3 / minute sont acceptable ; 4) La trace d'usure du système de freinage doit être visible ; 5) Les traces d'usure des détecteurs de chaleur des roues devraient tous être intactes.
	C.5. TRAIN D'ATTERRISSAGE Instructions **:** ***Vérifier et inspecter visuellement centrée sur la lubrification ;*** ***a) fuite ;***

	b) corrosion et usure des ferrures de portes et charnières.
	C.6. PUITS DE TRAIN Instructions **:** ***Inspection visuelle centrée sur la lubrification, fuite et corrosion.***
	C.7. ADMISSION ET TUYAUX D'ECHAPPEMENT Instructions **:** ***vérifier et inspecter visuellement centrée sur les enfoncements, la perte ou le manque d'attaches (admission) et ailettes LPT si visibles dégâts apparents aux capteurs, tuyère, crique etc ; (tuyau d'échappement)***
	C.8. AILETTES Instructions **:** ***Vérifier et inspecter visuellement si dégâts sur les ailettes, criques entailles corrosion, érosion etc ;***

	C.9. HELICES Instructions **:** ***Inspecter visuellement s'il y a de la corrosion, jeu moyeu des pales, dégâts causés par des pierres en cas d'atterrissage sur des terrains latéritiques.***
	C.10. REPARATIONS APPARENTES Instructions **:** ***Inspecter visuellement avec beaucoup de précision et noter les réparations effectuées de façon inhabituelle ou incorrecte.***
	C.11. DOMMAGES APPARENTS NON REPARES Instructions **:** ***Inspecter visuellement et noter tous les dégâts non évalués ou non enregistrés incluant la corrosion, dégâts causés par la foudre rencontre d'oiseaux etc.***
	C.12. FUITES Instructions **:** ***Inspecter visuellement toutes les fuites de carburant, d'hydrauliques et des produits de toilette.***

D	CARGO
	D.1. ETAT GENERAL DU COMPARTIMENT CARGO Instructions **:** ***Vérifier la propreté et l'état général du compartiment cargo ;*** ***Vérifier la protection du feu, la détection et le système d'extinction du feu (si approprié)***
	D.2. MARCHANDISES DANGEREUSES Instructions **:** ***Si des marchandises dangereuses sont à bord, vérifier que le pilote a reçu la notification appropriée.*** ***Vérifier que le manuel OPS comporte l'information pertinente comme exigé par l'annexe 18 de l'OACI.*** Références **: Annexe 18. Ch. 9. Pt. 9.1. Renseignement à fournir au commandant de bord.** 9.1. L'exploitant d'un aéronef dans lequel des marchandises dangereuses doivent être transportées remettra au commandant de bord, le plutôt possible avant le départ de l'aéronef, les renseignements écrits spécifiés dans les instructions techniques. 9.2. **Renseignements à fournir et instructions à donner aux membres d'équipage de conduite.** L'exploitant fournira aux membres d'équipage de conduite, dans le manuel d'exploitation, les renseignements qui leur permettront de s'acquitter de leurs fonctions dans le transport des marchandises dangereuses, et fournira les instructions sur les mesures à prendre dans les cas d'urgence impliquant des marchandises dangereuses. **Annexe 6. Ch. 11. Pt. 11.1. Manuel de vol** Un manuel de vol prévu par 4.2.2. qui peut être publié en parties distinctes correspondant aux aspects spécifique des opérations, contiendra au moins ce qui suit : 18) informations et instructions sur le transport des marchandises dangereuses comprenant les mesures à prendre en cas d'urgence.
	D.3. SECURITE DU FRET A BORD Instructions ***: Vérifier que les charges soient correctement réparties et arrimées de façon sûre*** Références **: Annexe 6. Ch. 4. Pt. 4.3.1.** Aucun vol ne sera entrepris avant qu'aient été remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié : f) que toute charge transportée est convenablement répartie à bord et arrimée de façon sûre.

TABLEAU RECAPITULATIF CATEGORIES – ACTIONS A PRENDRE

CATEGORIE	ACTIONS INSPECTEURS	ACTION ANACS
1. écart mineur	Information au CDB	aucune
2. écart important mais sans impact immédiat sur la sécurité	• Action corrective demandée à l'exploitant	- Ouverture d'une séquence de suivi de l'action par l' ANACS jusqu'à sa fermeture. - Renseigner la base de donnée pour le suivi informatique de l'écart.
3. écart majeur avec impact sur la sécurité	. Retenir l'avion jusqu'à ce que l'action corrective soit réalisée ; Laisser l'aéronef repartir avec des limitations appropriées.	- Informer le Directeur Général de l'ANACS et le Directeur des Inspections. - Renseigner la base de donnée pour le suivi informatique de l'écart.

PROCEDURE DE CLASSIFICATION DES ANOMALIES

	ITEM	CAT 1	CAT 2	CAT 3
A	**POSTE DE PILOTAGE**			
1	Etat général	Sale et en désordre		Objet volumineux mal attachés (exp : cargo ou bagage) Sièges de l'équipage de conduite inutilisables
2	Issue de secours			Aucune issue de secours utilisables certaines issues ne sont pas utilisables et les limitations MEL ne sont pas appliquées.
	DOCUMENTATION			
4	MANUELS Manuel de vol Manuel d'exploitat°		Pas de preuve d'approbation ; Incomplet mais le calcul des performances est possible Absence Incomplet (voir appendice 2 de l'Annexe 6 de l'OACI	Pas à bord et pas de possibilité de calcul des performances
5	Liste de vérification	Hors d'atteinte		Absence de liste de vérification disponible
6	Cartes de Radio Nav	Hors d'atteinte	Date récemment dépassée base de données FMS non valide	Absence Date dépassée de manière significative
7	Liste Minimale d'équipement	Le contenu de la MEL ne reflète pas L'équipement monté sur l'appareil	Pas à bord mais pas de travaux reportés Le MEL n'est pas approuvé	Pas à bord mais des travaux reportés
8	Certificat d'immatriculation	Photocopie non certifiée	Absence de certificat à bord	
9	Certificat aux limitations aux nuisances (si applicable)	Pas à bord		
10	Certificat de Transporteur Aérien OACI non exigé à bord (C.T.A.)		Inexacte (date de validité dépassée, opération type/route incorrect, identité du transporteur incorrect etc.	
11	Licence Radio	Photocopie non certifiée	Pas de certificat à bord	
12	Certificat de Navigabilité (C.D.N.)	Photocopie non certifiée		Pas de certificat à bord ou date expirée

	DOSSIER VOYAGE			
13	PLAN DE VOL EXPLOITATION		Présence de données vol mais document non actualisé. Absence de suivi de carburant (vol à l'arrivée). Calcul de la quantité de	Absence ou préparation du vol incomplète. Calcul de la quantité de carburant exigé non disponible ou non à jour.

			carburant non satisfaisante (vol au départ.	
14	DEVIS DE MASSE ET CENTRAGE	Incomplet mais dans les tolérances		En dehors des limites opérationnelles ou manquant. Données de devis de massa et centrage non disponible ou incorrectes
EQUIPEMENTS DE SECURITE				
15	Extincteurs à main	Pas directement accessible	Date expirée pas correctement sécurisée	Vide ou nombre insuffisant ou absence. Pression basse de manière significative.
16	Gilets de sauvetage dispositif de flottaison pour des vols s'éloignant de plus de 50NM de la côte	Pas directement accessible	Date expirée (si applicable)	Pas disponible pour tous les membres d'équipage du poste
17	HARNAIS		Ceinture de sécurité au lieu d'harnais	Pas disponible pour tous les membres d'équipage du poste.
18	Equipement en Oxygène		Pas directement accessible	Pas disponible. Quantité d'oxygène insuffisante
19	Lampe électrique (pour vol de nuit)	Seulement une disponible		Absence dans le poste ou en panne
PERSONNEL NAVIGANT TECHNIQUE				
20	LICENCE DU PERSONNEL NAVIGANT	Ecart par rapport aux standarts OACI	Absence de validation de la licence de la part des autorités de l'Etat d'immatriculation	Pas à bord ou pas en état de validité
CARNET DE ROUTE /COMPTE – RENDU MATERIEL OU EQUIVALENT				
21	Compte rendu matériel	A bord mais rempli incorrectement		Pas à bord ou absence de document équivalent
22	A.P.R.S.			Expiré ou non valable

23	Rectification des Tavaux reportés	A bord mais mais pas de références Défauts mineurs non reportés		Défauts majeurs non reportés Délais dépassé Défauts reportés concernant la sécurité et absence de MEL/CDL
24	Visite pré - vol	A bord mais incomplète		Absence de signature, ou à l'évidence non effectuée.
B	**SECURITE CABINE**			
1	Etat général intérieur	Sales en désordre et en mauvaise condition	Moquette qui se détache. Panneau de sol qui se détache ou endommagé ; Siège inutilisable et non identifié comme tel	
2	Siège équipage de cabine		Harnais ou ceinture approprié non disponible ou	Siège non disponible pour le nombre minimum exigé d'équipage de cabine

			inutilisable	
3	Trousse 1er secours Tousse médicale d'urgence	Médicaments périmés incomplète pas à l'emplacement indiqué	Non disponible	
4	Extincteurs à main	pas directement accessible	Date expirée pas correctement sécurisée	Vide ou nombre insuffisant ou absence. Pression basse de manière significative.
5.	Gilet de sauvetage/ dispositif de flottaison	Pas directement accessible	Date expirée, si applicable	Note disponible pour toutes les personnes transportées
6	Ceinture de sécurité des passagers	Sangle ou boucle déchiré ou endommagé		Non disponible ou utilisable pour tous les passagers
7	Issue de secours, éclairage et cheminement lumineux, lampes		Quelques panneaux d'issues de secours en panne nombre insuffisant de lampes Lampes non correctement situées Batteries des lampes déchargées	Défauts des aménagements de secours non en conformité avec la MEL
8	(Si exigée) Toboggans/Canots pour vol au dessus de l'eau	Emplacement inapproprié	Incorrectement installé	Nombre insuffisant inutilisable
9	Approvisionnement en oxygène (équipage et passagers)	Quantité d'oxygène insuffisante ou quantité insuffisante de masques pour les passagers et les membres d'équipage	Quantité d'oxygène insuffisante ou quantité insuffisante de masques pour les passagers et les membres d'équipage, et vol effectué au-dessus du niveau 250.	
10	Consigne de sécurité	Nombre insuffisant pour tous les passagers	Carton de sécurité d'un autre appareil avec à l'évidence des issues différentes. Des informations manquantes ou inexactes. Consignes de sécurité seulement dans le magazine de vol	Aucune consigne de sécurité à bord
11	Membres d'équipage de cabine		Emplacement incorrect des membres d'équipage de cabine	Nombre insuffisant de membres d'équipage de cabine
12	Accès aux issues de secours		Gênés par des sièges	Gênés par des bagages ou du chargement
13	Sécurité des bagages des passagers			Non rangés de manière sûre
14	Capacité en siège			Plus de siège que la capacité certifiée nombres de sièges insuffisant pour tous les passagers.
C	**AIRCRAFT CONDITION**			
1	ETAT GENERAL EXTERIEUR	Défauts mineurs	Les défauts ne nécessite pas obligatoirement d'être corrigé avant le vol (corrosion apparente, marquage non visible,…	Défaut en relation avec la sécurité (correction exigée avant le départ)

2	Portes et trappes	Défauts mineurs mais utilisables	Instructions d'utilisation manquante ou pas clair	Inutilisable et pas compatible avec le nombre de passagers
3	Commandes de vol	Défauts mineurs	En mauvais état (dégât, bandes adhésives manquantes, jeu, manque de lubrification, détachement,…)	Dégât corrosion, fuites ou usé au-delà des limites de la MEL
4	Roue et pneus	Défauts mineurs	Signes de sous gonflage pression d'un pneu incorrecte usure et déchirure inusuelle	Pneus usés ou endommagé au-delà des limites Freins usés, fuites ou dégâts au-delà des limites. Composants endommagés ou parties manquantes (exp boulon de serrage, détecteur de chaleur)
5	Train d'atterrissage	Défauts mineurs	Signes significatif de fuite, jambe de force en sous pression, manque de lubrification, détachement	Dégât, corrosion, pièces manquantes et /ou fuites hors limites
6	Logement de train	Défauts mineurs	Signes significatifs de fuite, corrosion, manque évident de lubrification	Dégât, grande étendue de corrosion, fuites hors limite
7	Entrée et sortie de tuyère	Défauts mineurs	Dégât au capot ou paroi impacts et criques dans la zone de sortie tous dans les limites, mais pas d'enregistrement sur le CRM ou équivalent	Dégât (éraflures, impacts, criques etc. hors des limites MEL
8	Aube soufflante	Défauts mineurs	Dégât sur les aubes de soufflante dans les limites, mais pas d'enregistrement sur le CRM ou équivalent	Dégât (éraflures, impacts, criques etc. hors des limites MEL
9	Hélices	Défauts mineurs	Dégât sur hélices dans les limites, mais pas d'enregistrement sur le CRM ou équivalent	Dégât (éraflures, impacts, criques etc. hors des limites MEL
10	Réparations manifestes	Défauts mineurs	Aucune information sur des réparations, doutes sur des anciennes réparations, et réparations acceptables pour pouvoir continuer le vol	Réparations incorrectement effectuées ou de conception apparemment bizarre
11	Dégât manifestement pas réparé	Dans les tolérances	Dans les tolérances mais non enregistré	Dégât non évalué ni enregistré affectant la navigabilité
12	Fuite	Dans les tolérances	Fuites d'eau et toilette (glaçon bleu)	Fuite (huile, liquide hydraulique eau) Dépassant les tolérances
D	**CARGO**			
1	Etat général du compartiment cargo	Eclairage en partie défectueux Défauts mineurs mais condition de sécurité respectée	Panneaux partiellement endommagés Containers partiellement endommagés Eclairage défectueux verrouillage au sol partiellemnt inutilisable	Panneaux endommagés Containers endommagés Dégâts structurels dépassant les tolérances Système d'extinction de feu manquant ou défectueux (si

			Acces étroit au cargo avion combi Filet de séparation ou filet de protection de porte endommagé	applicable) Section cargo non utilisé selon sa classification Absence d'accès au cargo. Absence de filet de protection combi et avions cargo) Absence de barrière ou rideaux anti-fumée.
2	Marchandises dangereuses		Absence de réglementation ou de références sur les marchandises dangereuses	Absence ou NOTOC incomplète Manquement : fuite, mauvais emballage, étiquetage manquant Marchandises dangereuses incorrectement chargéés et arrimées et non effectué en accord avec l'Annexe 18 de l'OACI.

3	Sécurité du chargement à bord		Dégât mineur aux câble, équipement de fixation, palette/ containers et ou verrouillage	Chargement non sécurisé et ou distribué correctement : - câble - équipement de fixation - palette containers - verrouillage distribution de la charge dépassant la limite acceptable du plancher.

Modèle d'attestation de contrôle

RECTO (FORMAT A5)

Direction de l'Aviation Civile -

Contrôle **T**echnique d'**E**xploitation / *(**R**amp **I**nspection)*

INFORMATIONS SUR LE CTE. *(R. I. INFORMATIONS)*		Lieu / (Place) :	____ ___ ___ ____
Date / H.L. *(L.T.)*	___ ___ ___ / ___ h ___	Affrété par / *(Chartered by)* :	___ ___ ___
De *(From)* / A *(To)* :	___ ___ ___ ___ / ___ ___ ___ ___	Type d'ACFT / *(ACFT type)* :	___ ___ ___ ___
Exploitant *(Operator)* :	___ ___ ___	Immatriculation / *(Registration)* :	_____ _____
Etat / *(State)* :	___ ___	CDB / *(CPT)* :	_____ _____

THEMES CONTROLES / *(ITEMS CHECKED)*		OBSERVATIONS / *(REMARKS)* :
Documents aéronefs / ACFT documents :	☐	
Dossier de voyage / *(Flight datas)* :	☐	
C.R.M. / *(Technical Log Book)* :	☐	
Eqpts sécurité poste / *(Flt Deck safety eqpts)* :	☐	
Eqpts sécurité cabine / *(Cabin safety eqpts)* :	☐	
Personnel navigant / *(Crew members)* :	☐	

Etat de l'aéronef / *(ACFT condition)* ☐
:

Cargo : ☐

Divers / *(Misc.)* : ☐
_____

CONTROLEUR TECHNIQUE D'EXPLOITATION / RAMP INSPECTOR : _____ / _____

☎ - - - - / 🖹 : - - - -

VERSO (FORMAT A5)

ATTENTION :
Ce document atteste uniquement de la réalisation d'un contrôle technique d'exploitation. Il ne doit pas être considéré comme une attestation d'aptitude au vol de l'aéronef

CAUTION

This report represents the items checked during the inspection but not the remarks. It must not be construed as a determination that the aircraft fit for the intended flight.

Concernant les aéronefs étrangers, ce contrôle vise à évaluer la réelle conformité des exploitants et de leurs autorités la réelle conformité des exploitants et de leurs autorités de surveillance avec les standards internationaux de sécurité publiés dans les annexes de la Convention relative à l'aviation civile internationale (convention de Chicago).

For foreign aircraft, this inspection seeks to evaluate the effective compliance by operators and their safety oversight authorities with international safety standards published in the annexes to the Convention on International Civil Aviation (The Chicago Convention).

DGACM/XX - , adresse – XXXXX ville
Tél : xx.xx.xx.xx.xx - Télex :xx.xx.xx.xx.xx

1. MODELE DE FAX A ADRESSER À L'AUTORITE ETRANGERE

XXXXXXX, le

Ministère des
Transports

direction
de l'Aviation
civile

objet : Immobilisation d'un aéronef
référence :
affaire suivie par :

Monsieur,

Lors d'un contrôle technique d'exploitation réalisé le ……. à ……., certaines anomalies ont été relevées sur l'aéronef immatriculé …… de la compagnie ……. qui remettent selon nous en cause l'état de navigabilité de cet appareil :

- …….
- …….

Conformément au paragraphe 6.2 de la 2ème partie de l'annexe 8 de l'OACI, il vous appartient en tant qu'Etat d'immatriculation de décider si l'aéronef peut reprendre son vol et sous quelles conditions.

En conséquence, je vous serais reconnaissant de bien vouloir m'informer rapidement par fax au X-XX-XX-XX-XX de la décision que vous aurez prise. Vous pouvez contacter M. …… au X-XX-XX-XX-XX pour toute information complémentaire dont vous auriez besoin pour prendre votre décision.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Version anglaise :

Ministère
des Transports

XXXXXXX, on

direction
de l'Aviation
civile

objet : Aircraft grounded
référence :
affaire suivie par :

Dear Sir,

During a ramp inspection performed on *(date)* at *(place)* , some discrepancies have been found on the aircraft registered ……..….. operated by the airline ……, which might affect the airworthiness of this aircraft :

- …….
- …….

According to paragraph 6.2 of ICAO annex 8 Part II, the decision to allow the aircraft to resume its flight, and the associated conditions, belongs to the registration authority.

Consequently, I would be pleased if you could get me informed as soon as possible of your decision by fax to the following number X-XX-XX-XX-XX. You can get in touch with M. …… (X-XX-XX-XX-XX) for any further information you would need to make your decision.

Yours sincerely,

VII.2. APPROBATION / ACCEPTATION POUR UN EXPLOITANT ETRANGER

Ce chapitre décrit dans les grandes lignes les procédures de traitement de certaines autorisations ou approbations qui peuvent être demandées par des exploitants étrangers dans les domaines où la réglementation nationale leur est applicable.

- **Approbation de l'Etat pour certaines marchandises dangereuses identifiées dans les instructions techniques de l'OACI**

1- Autorisation de survol

L'autorisation de survol est délivrée par la DGACM en fonction de la prise en compte des éléments suivants :

- vérification de l'autorisation de transport de marchandises dangereuses délivrée par l'autorité dont dépend l'exploitant étranger
- vérification de la nature des marchandises dangereuses à transporter

2- Autorisation de décollage ou d'atterrissage

L'autorisation de transport ponctuelle (sur une durée limitée) est délivrée par la DGACM en fonction de la prise en compte des éléments suivants

- vérification de la compatibilité de ce type de transport avec les spécificités de l'aérodrome
- vérification de l'autorisation de transport de marchandises dangereuses délivrée par l'autorité dont dépend l'exploitant étranger
- vérification de la nature des marchandises dangereuses à transporter

Un contrôle physique a posteriori des marchandises dangereuses pourra être réalisé lorsqu"une autorisation de transport ponctuelle est délivrée. La DGACM en informe alors les Autorités aéroportuaires de l'aérodrome concerné.

- **Autorisation cat II et cat III**

L'autorisation est délivrée par la DGACM au vu des documents délivrés par l'autorité de tutelle de l'exploitant si les minima demandés ne sont pas incompatibles avec la réglementation nationale.

- Approbation par l'Etat où se situe l'aérodrome pour l'utilisation de procédures de départ et d'approche aux instruments différentes de celles définies par l'Etat de l'aérodrome

Cette autorisation est délivrée par les Services de Navigation Aérienne en concertation avec les Services chargés de la Supervision des exploitants.

- Autorisation d'accès à un aérodrome à caractéristiques particulières (voir les cartes publiées par les services chargés de l"Information Aéronautique)

Cette autorisation est délivrée par les Services de Navigation Aérienne en concertation avec les Services chargés de la Supervision des exploitants.